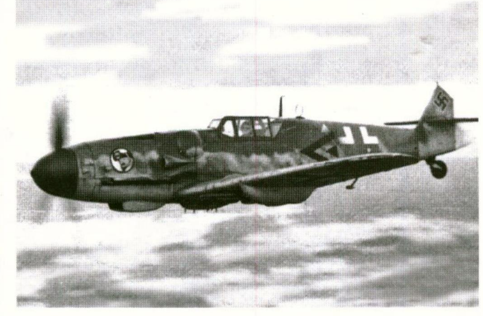
Александр Медведь Дмитрий Хазанов

Истребитель «Мессершмитт» Bf 109

Германский «король воздуха»







Александр Медведь
Дмитрий Хазанов

Истребитель «Мессершмитт» Bf 109

ГЕРМАНСКИЙ «КОРОЛЬ ВОЗДУХА»

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2008

ББК 68.54
М42



Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П. Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация художника В. Петелина

Помощь при написании работы оказали И.В. Башнина, М.Ю. Быков, Д.М. Володин, Ю.Г. Минкевич, Г.П. Серов, а также зарубежные коллеги-историки К.-Ф. Геуст, М. Салонен и М. Холм, которым авторы выражают искреннюю благодарность.

Медведь А.Н., Хазанов Д.Б.

М42 Истребитель «Мессершмитт Bf 109». Германский «король воздуха» – М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2008. – 224 с.: ил.

ISBN 978-5-699-20925-5

Созданный в середине 1930-х годов немецкий истребитель Bf 109 вобрал в себя новейшие на тот момент достижения в области аэродинамики и машиностроения, что сделало его, пожалуй, самым знаменитым самолетом Второй мировой войны. Начав свою боевую карьеру в конце 1936 года, этот самолет оставался на вооружении Люфтваффе до конца войны, будучи основным истребителем германских ВВС и одним из самых грозных противников авиации стран антигитлеровской коалиции. Более того, боевая карьера «Мессершмитта» продолжалась и в послевоенные годы...

ББК 68.54

ISBN 978-5-699-20925-5

СОДЕРЖАНИЕ

История конструкции самолета Bf 109. Прототипы, «Берта» и «Цезарь» ... 5
История конструкции самолета Bf 109. На пороге большой войны 24
Ранние кампании в Европе 45
В битве за Англию 60
«Мессершмитты» ведут бои с англичанами на всех фронтах 74
«Фридрих», или «Сто девятый» в зените 85
В операции «Барбаросса» 101
«Густав» приходит на смену «Фридриху» 116
В Германии и на Западном фронте 142
Над Восточным фронтом 162
Над Средиземноморьем 180
Заключительный акт: на сцену выходит «Курфюст» 190
«Сто девятые» в иностранных ВВС 198
Литература и источники 223

Прототип Bf 109V1 с мотором Роллс Ройс «Кестрел»

Прототип Bf 109V3 с мотором Jumo 210A

ИСТОРИЯ КОНСТРУКЦИИ САМОЛЕТА Bf 109. ПРОТОТИПЫ, «БЕРТА» И «ЦЕЗАРЬ»

Истребитель Bf 109, без всякого сомнения, можно считать своеобразным символом германской авиации, ее «фирменным блюдом». Самолет небольших размеров с осиной талией и характерной формой остекления кабины, образованной плоскими прозрачными панелями, со стойками шасси, убирающимися наружу, повсеместно называли по фамилии его главного конструктора «мессершмиттом» и при этом не указывали никаких цифр. Уступая по числу выпущенных машин только советскому штурмовику Ил-2, «сто девятый» заслужил множество похвальных отзывов от пилотов, летавших на нем, и не меньшее число проклятий со стороны летного состава противников Германии. На протяжении 20 лет Bf 109 оставался на вооружении ВВС различных стран. Трудно подыскать другой пример столь долгой боевой карьеры для истребителя с поршневым двигателем.



Конструктор Вилли Мессершмитт беседует с известным асом майором Германом Графом

Автора!

Вилли Мессершмитт родился 26 июня 1898 г. в семье франкфуртского виноторговца. Впервые авиационная, а точнее, воздухоплавательная тематика привлекла его внимание в возрасте 11 лет, когда все газеты Германии запестрели статьями о гибели одного из огромных дирижаблей, построенных Цеппелином. В 1910 г. семья Мессершмиттов переехала в Бамберг, старинный городок неподалеку от Нюрнберга. Там Вилли познакомился с архитектором Фридрихом Хартом, энтузиастом планеризма. Харт позволил подростку совершить небольшой полет на самодельном планере, и сердце юного Мессершмитта было навсегда отдано авиации. Харт привлек Вилли к постройке очередных вариантов планера собственной конструкции. Вскоре после начала Первой мировой войны Харта призвали в армию, но уже через год он вернулся по ранению. В 1916 г. Ф. Харт и В. Мессершмитт построили первый планер совместной разработки. Заметим, что Фридрих был вдвое старше своего соавтора и фактически вывел на орбиту мировой известности ракету по фамилии «Мессершмитт».

В конце Первой мировой пришел черед Вилли надевать армейскую форму: на непродолжительное время он стал минометчиком. Вскоре после перемирия, заключенного в ноябре 1918 г., Ф. Харт был принят на работу в фирму «Байерише Флюгцойгверке», ставшей наследницей знаменитой самолетостроительной компании «Альбатрос», а 20-летний В. Мессершмитт поступил в мюнхенскую Высшую техническую школу. В 1921 г., выполняя испытательный полет на очередном планере S 14 совместной с Вилли разработки, Харт получил тяжелые травмы, от которых впоследствии не оправился. Еще через два года творческий союз распался, и новоиспеченный инженер В. Мессершмитт (конструкцию одного из планеров засчитали ему в Высшей технической школе в качестве дипломной работы) основал собственную фирму «Мессершмитт Флюгцойгбау».

Вскоре Вилли нашел нового «старшего товарища», на этот раз директора фирмы «Спортфлюг» Тео Кронвайсса, в прошлом обер-лейтенанта германских ВВС. Кронвайсс



Прототип Bf 109V6 использовался для изучения аэродинамических особенностей машины. На крыло наклеены ленточки, над капотом — мачта с приемником воздушного давления

поддержал Мессершмитта морально и финансово при постройке двух самолетов: легкого двухместного М 17 и небольшого пассажирского М 18. Первый представлял собой небольшую авиетку-моноплан с мотором мощностью 32 л.с., получившую высокую оценку в Германском летно-испытательном центре («лучшая авиационная конструкция с 1917 г.»). Моноплан М 18 предназначался для перевозки трех пассажиров. После успешного завершения испытаний правительство Баварии заказало Мессершмитту постройку серии этих машин. Таким образом, М 18 — первый серийный самолет конструкции В. Мессершмитта. Последние серийные М 18с с английскими двигателями «Линкс» могли поднять в небо восемь пассажиров и одного пилота; всего было построено 25 машин этого семейства. На волне успеха Мессершмитт и Кронвайсс организовали совместную транспортную авиакомпанию «Нордбайерише Веркерсфлюг».

В сентябре 1927 г. произошло слияние компании «Байерише Флюгцойгверке» и фирмы, организованной В. Мессершмиттом; при этом 29-летний Вилли получил должность главного конструктора со штаб-квартирой в Аугсбурге. Наращивая свое влияние в компании, В. Мессершмитт выгодно женился на дочери магната Штромайера-Раулино и убедил тестя перекупить акции «Байерише Флюгцойгверке», принадлежавшие прежде правительству Баварии. Следующим шагом стало назначение Вилли Мессершмитта вторым директором компании наряду с прежним — Фрицем Хилле.

Однако вскоре настали тяжелые времена мирового экономического кризиса, количество заказов стремительно сократилось. В жарких «баталиях» с конкурентами за контракты В. Мессершмитт, высокомерный и несдержанный, приобрел могущественных недоброжелателей: авторитетного офицера из штаба ВВС Виллиса, авиаконструктора Э. Хейнкеля и весьма влиятельного авиационного чиновника Э. Мильха (последний возглавлял авиакомпанию «Люфтганза» в период, предшествовавший приходу нацистов к власти в Германии). Все это привело к тому, что в июне 1931 г. фирму «Байерише Флюгцойгверке» объявили банкротом. Распродав все имущество, включая личный автомобиль, В. Мессершмитт чудом удержался на плаву благодаря поддержке румынской авиакомпании, которая приобрела лицензию на производство легкого двухместного спортивного самолета М 23 (в Румынии он получил обозначение IAR-36). Еще несколько таких машин купили частные лица, в том числе видный деятель германской национал-социалистической партии Р. Гесс. Впоследствии Мессершмитт и Гесс стали близкими друзьями, что свидетельствует о симпатиях конструктора к нацистской идеологии (заметим, что с 1924 г. В. Мес-

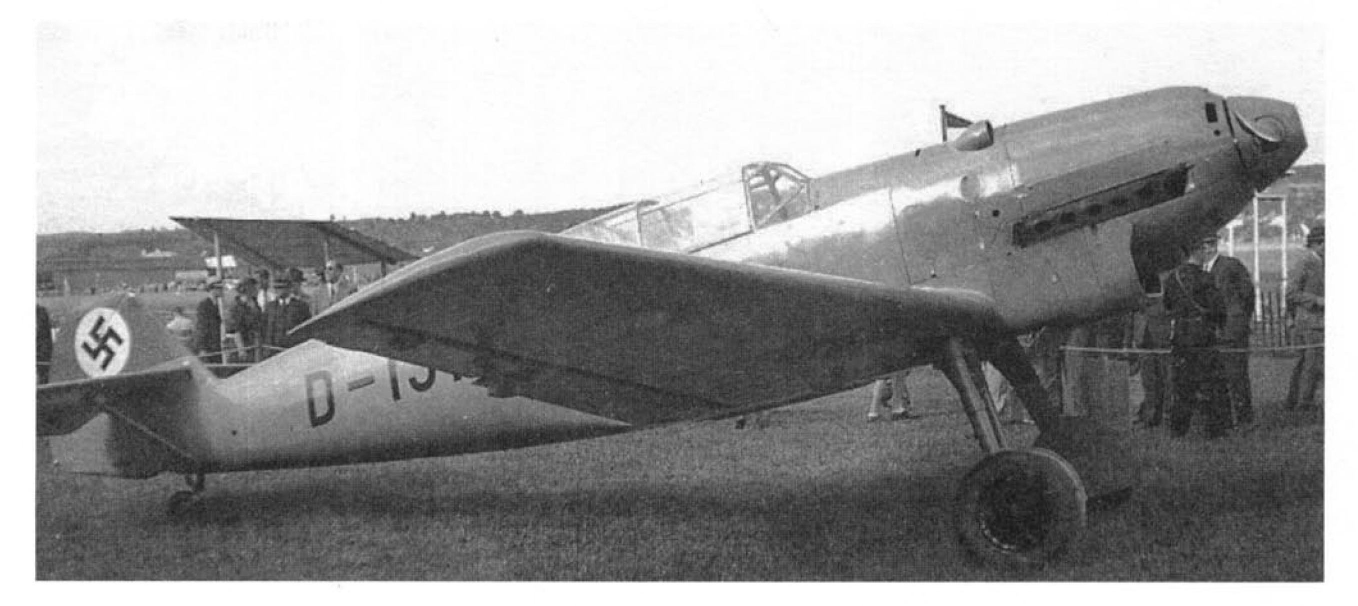
сершмитт был членом НСДАП и впоследствии получил даже золотой значок как ее ветеран). Еще в 1920-х годах Мессершмитт близко познакомился с Э. Удетом, будущим главой Технического управления. Однако знакомства не помогли, и в 1931 г. Вилли остался практически у разбитого корыта, сохранив лишь небольшую группу ближайших помощников, которые стали сотрудниками новой компании «Мессершмитт Флюгцойгбау».

С приходом нацистов к власти в 1933 г. Р. Гесс оказал содействие в восстановлении прежней, уже заслужившей в авиационных кругах определенное имя компании «Байерише Флюгцойгверке»; более того, она получила в свое распоряжение новый завод в Регенсбурге. Однако Э. Мильх, также возвысившийся, по-прежнему недолюбливал Мессершмитта и решил превратить его фирму в своеобразный филиал компании своего друга Э. Хейнкеля, поручив ей лицензионное производство разведчика He 45. Хейнкель даже попытался перекупить завод в Регенсбурге и ликвидировать производственную базу конкурента, но это ему не удалось. Взаимная неприязнь двух видных германских авиаконструкторов стала еще глубже.

Не получая заказов от германского министерства авиации, В. Мессершмитт демонстративно обратился за разрешением о разработке самолетов в интересах иностранных заказчиков (в частности, румынской фирмы ICAR) и о продаже лицензий на выпуск легких самолетов своей конструкции за границей, в том числе на М 35. Эту машину руководство германского аэроклуба в то время объявило «лучшим в мире спортивным самолетом», на нем Р. Гесс выиграл «Кубок побережья», а пилот В. Штор победил в национальном чемпионате по авиационной акробатике. Последовал звонок из имперской канцелярии, Мильху объяснили, что он «не прав», и тот, скрепя сердце, вынужден был разрешить Мессершмитту участие в конкурсе на разработку легкого одноместного истребителя.

Однако следует упомянуть еще об одной машине, особенности которой в значительной мере повлияли на облик будущего боевого первенца В. Мессершмитта. Речь идет о спортивном самолете М 37, впоследствии получившем обозначение Bf 108 «Тайфун». Это был цельнометаллический (впервые для «Байерише Флюгцойгверке») низкоплан с закрытой кабиной и убирающимися в направлении законцовок крыла стойками шасси, автоматическими предкрылками типа «Хэндли Пейдж» и характерным для компании В. Мессершмитта хвостовым оперением. Консоли крыла машины можно было снимать, не выставляя самолет на козелки, поскольку узлы крепления стоек шасси находились в центроплане, выполненном неразъемным с фюзеляжем. Если заглянуть поглубже под обшивку Bf 108, то мы обнаружим ту же конструкцию фюзеляжа, собранного из отдельных дюралевых листов с отбортовками, ту же систему уборки шасси, которые характерны для истребителя Bf 109. Словом, конструкторы В. Мессершмитта предварительно потренировались «на кошечках». Впоследствии спортивный самолет Bf 108 принял участие в множестве международных соревнований и неоднократно занимал призовые места. Успех «Тайфуна», запущенного в крупную серию, стал одним из важных аргументов, заставивших Э. Мильха «сменить гнев на милость».

Прототип Bf 109V7 с мотором Jumo 210Ga, оснащенным системой непосредственного впрыска топлива в цилиндры и автоматикой контроля давления наддува





Прототип Bf 109V9 с мотором Jumo 210Ga и воздухозаборником маслорадиатора под мотором

«Сто девятый» в младенчестве

К январю 1933 г., когда Гитлер пришел к власти в Германии, в авиационной промышленности страны было занято всего около 4000 работников. В конце года их стало вчетверо больше, но темпы считались все же недостаточно высокими. По мнению Мильха, занявшего пост государственного секретаря министерства авиации и пользовавшегося правами заместителя Геринга, для превращения Люфтваффе в эффективный вид Вооруженных сил требовалось 10 лет. Форсированное расширение авиационной отрасли продолжалось: к осени 1938 г. в германской авиапромышленности насчитывалось более 200 000 работников.

В марте 1935 г. Гитлер объявил о создании Люфтваффе и сформировании шести воздушных округов. Вводился следующий принцип нумерации развертываемых соединений: номеру эскадры в округе соответствовала первая цифра, роду авиации (3 — для истребителей) — вторая и номеру округа — третья. Так, эскадра JG132 являлась в нем первым и единственным соединением такого рода (цифра 1), относилась к истребительной авиации Люфтваффе (цифра 3) и дислоцировалась в Берлинском воздушном округе (цифра 2). В марте 1935 г. эта эскадра получила собственное наименование «Рихтгофен» в память о самом результативном асе Первой мировой. В соединении I группой командовал майор Р. фон Грайм, также являвшийся асом прошедшей войны с 26 победами, а в 1920-х годах служивший авиационным советником у Чан Кай-ши.

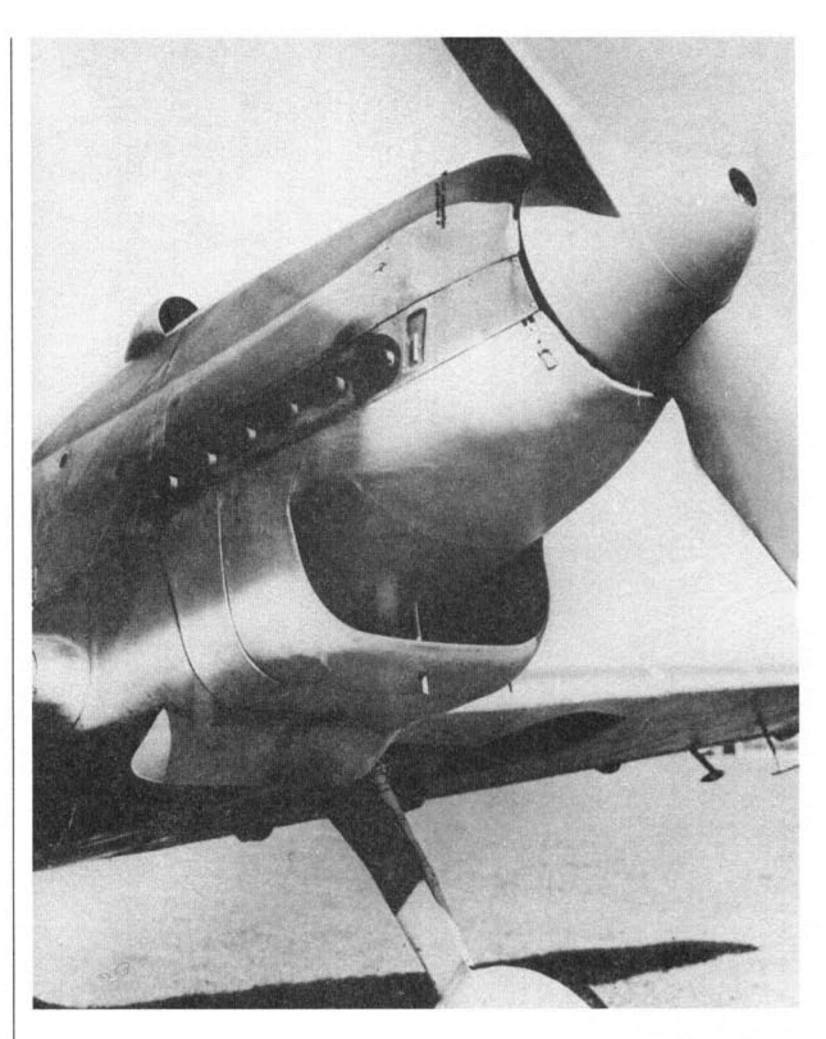
В следующем году была развернута вторая истребительная эскадра в Мюнстерском воздушном округе. Она получила номер JG134, а вскоре и собственное наименование «Хорст Вессель», на этот раз в память о молодом нацистском функционере, погибшем в уличном столкновении с коммунистами в 1930 г. Третью истребительную эскадру JG136 развернули на базе авиационной группы, ранее принадлежавшей флоту, а четвертую, JG232, создали, позаимствовав часть личного состава из JG132. Все эти соединения в 1936 г. имели на вооружении пеструю смесь из истребителей-бипланов Ar 64, Ar 65, Ar 68 и Не 51 (в каждой группе эскадры — свой тип), а также тренировочных машин FW 44 и FW 58.

Руководство Люфтваффе вполне обоснованно считало имевшийся самолетный парк устаревшим и еще в начале 1934 г. объявило конкурс, предусматривавший разработку цельнометаллического истребителя-моноплана со скоростью не менее 450 км/ч. В составе силовой установки предлагалось использовать один из новейших рядных моторов жидкостного охлаждения Jumo 210, обладавший в то время мощностью 600—700 л.с. в зависимости от модификации.

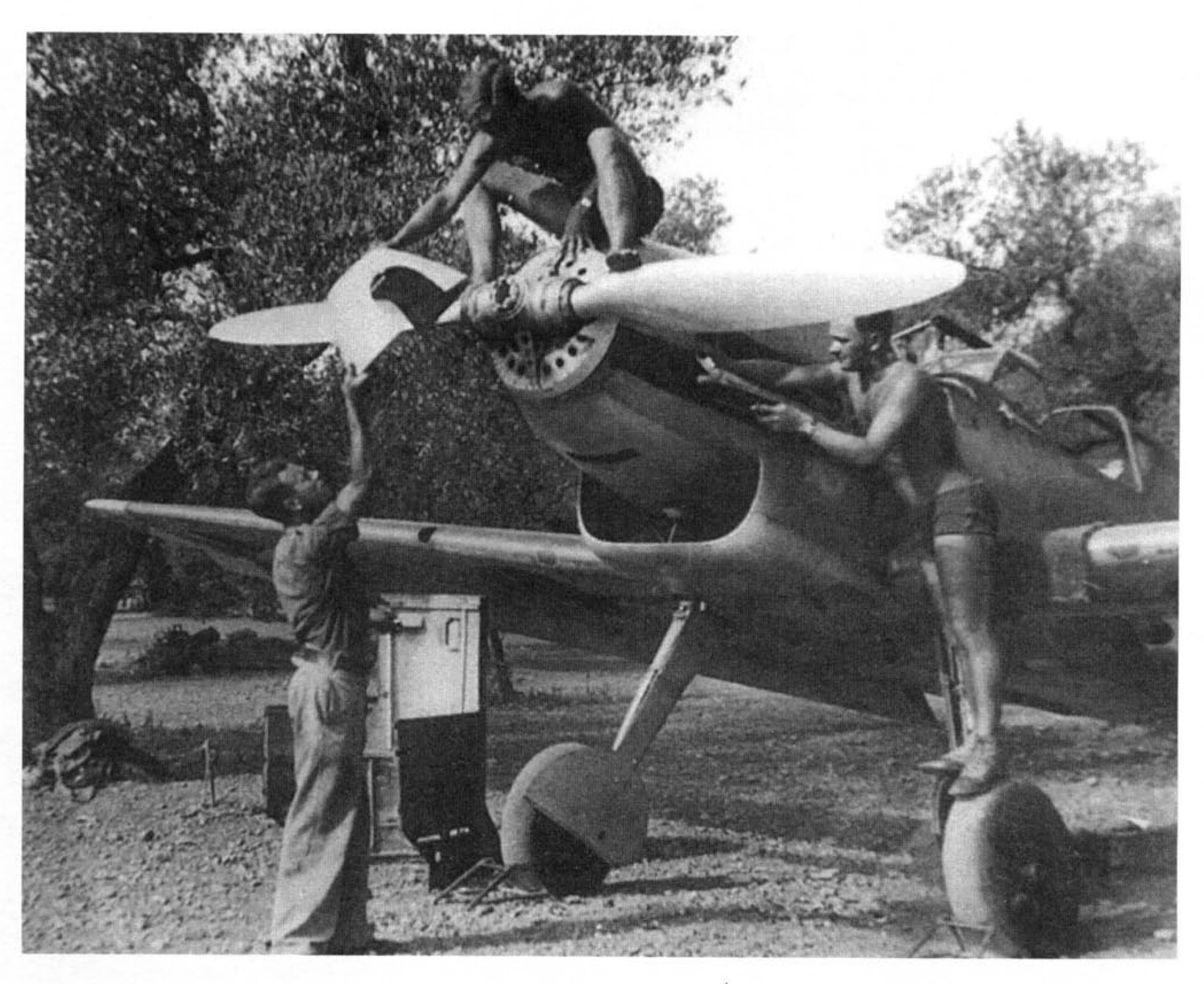
Получив техническое задание на новый скоростной цельнометаллический истребитель-моноплан, главный конструктор фирмы «Арадо» В. Ретхель оказался в непростой ситуации (между прочим, именно его ошибочно считают одним из авторов Bf 109; и действительно, впоследствии он внес большой вклад в совершенствование «сто девятого», но на самом деле Ретхель перешел в BFW только в 1938 г.). Долгое время занимаясь созданием истребителей в стране, которой запретили иметь боевую авиацию, фирма неизбежно отстала от зарубежных конкурентов в области аэродинамики и технологическом плане. Достаточно сказать, что все прежние истребители «Арадо» были бипланами смешанной конструкции с неубирающимся шасси, включая новейший Ar 68. Опасаясь чрезмерного технологического риска, Ретхель решил оставить шасси неубирающимся, а излишнее аэродинамическое сопротивление скомпенсировать применением крыла типа «обратная чайка», что позволяло несколько укоротить основные стойки шасси. Увы, примененные конструкторами расчетные методики оказались недостаточно совершенными, и моноплан Ar 80 ни с мотором Роллс Ройс «Кестрел», ни с Jumo 210 не смог развить оговоренной в техническом задании скорости, разогнавшись в одном из полетов лишь до 412 км/ч на высоте 4000 м. Один из прототипов разбился в самом начале испытаний, что также сыграло негативную роль в судьбе Ar 80.

Не более удачным оказался истребитель FW 159, спроектированный под руководством К. Танка. Тот почему-то решил, что важнейшим свойством истребителя является хороший обзор в нижней полусфере, и разработал машину по схеме «парасоль» с мощными подкосами к высокорасположенному крылу. Позднее, правда, муссировались слухи, что выбор аэродинамической схемы был навязан Танку заказчиками. Шасси убиралось поворотом стоек назад в фюзеляж с последующим подъемом узлов поворота вверх. Решение, что и говорить, довольно сложное, но в процессе испытаний система уборки шасси работала безупречно. Однако невысокое совершенство крыла, явно позаимствованного от прежних бипланов, в сочетании с подкосами ограничило скорость машины всего 385 км/ч, несмотря на применение мотора Jumo 210Da мощностью 670 л.с. (а впоследствии Jumo 210G с непосредственным впрыском топлива). Большие сомнения вызывала также надежность работы взлетно-посадочных приспособлений на неровных фронтовых аэродромах.

Наиболее совершенным соперником «сто девятого» оказался истребитель, спроектированный братьями Вальтером и Зигфридом Гюнтерами на фирме Э. Хейнкеля. В отличие от других участниц конкурса, эта фирма обладала богатым опытом разработки скоростных самолетов-монопланов и убирающегося шасси. «Фирменным блюдом» на самолетах Э. Хейнкеля являлось также крыло, близкое по форме к эллиптическому, оптимальному в смысле минимума лобового сопротивления при заданном коэффициенте подъемной силы. По моде тех лет крыло получило форму «обратной чайки», что позволяло укоротить стойки шасси, убирающиеся поворотом наружу в консоли. С двигателем Jumo 210Ea максимальной мощностью 670 л.с. истребитель He 112 продемонстрировал скорость 510 км/ч на высоте 4700 м. Благодаря широкой колее шасси он мог уверенно эксплуатироваться на неровных аэродромах. Данью традиции была высокорасположенная открытая кабина с козырьком, обеспечивавшая хороший обзор при рулении. Оборотными сторонами «сто двенадцатого» являлись относительно большая



Деревянный винт и капоты мотогондолы Bf 109B-1. Всего был построен 341 истребитель модификации «Берта»



На серийных машинах Bf 109B-2 устанавливался двухшажный металлический винт, разработанный по лицензии фирмы «Гамильтон»

взлетная масса (2252 кг) и значительная сложность изготовления при серийном производстве. Между тем Германии требовался массовый, простой и надежный истребитель.

В ноябре 1961 г. В. Мессершмитт, выступая в Лиссабоне, поделился своими воспоминаниями о проблемах, вставших перед ним при создании «сто девятого». «Я должен отметить, что в 1934 г., когда проектирование Bf 109 только начиналось, общепринятая точка зрения в германских военных кругах состояла в том, что истребитель обязательно должен быть бипланом. Для меня было непросто начать разработку истребителя-моноплана. Я должен был побороться за свои идеи, прежде чем приступить к их реализации, — со свойственной ему «скромностью» вспоминал конструктор. — Только демонстрационные полеты скоростных монопланов убедили сомневающихся в их превосходстве в воздушном бою. К такому же выводу пришли во всех других странах, и триумф монопланной схемы стал несомненным. То, что было справедливым в отношении истребителей, оставалось справедливым и для самолетов других типов, в том числе авиалайнеров».

Вероятно, что-то в памяти у В. Мессершмитта сместилось, ведь никто ему истребителя-биплана не заказывал. Первый в мире моноплан-истребитель с убирающимся шасси — тоже не его заслуга. К примеру, первый советский истребитель такой схемы И-14, спроектированный бригадой П.О. Сухого под общим руководством А.Н. Туполева, впервые поднялся в небо 27 мая 1933 г., на два года опередив прототип Bf 109. Другой советский истребитель — И-16 конструкции Н.Н. Поликарпова — строился серийно с 1934 г., о чем, несомненно, в Германии знали.

На самом деле В. Мессершмитту и ведущему конструктору фирмы Роберту Луссеру приходилось решать множество других проблем,

менее масштабных, но также крайне важных. Сохранилось письмо Луссера, в котором он упрекал своего шефа в целом ряде ошибок, допущенных им при проектировании истребителя: «В середине ноября Вы упрекали нас в том, что мы ошиблись при расчете скороподъемности Bf 109 на две минуты (=25%), и Вы попросили герра Урбана перепроверить расчеты проектного бюро. На другой день Вы пришли ко мне, будучи в сильном раздражении, и заявили, что ваши предчувствия оправдались, и что авторитет фирмы пострадает вследствие нашей ошибки. Однако вскоре стало известно, что герр Урбан еще не закончил свои вычисления; когда же он их завершил, то наши оценки скороподъемности Bf 109 полностью подтвердились...

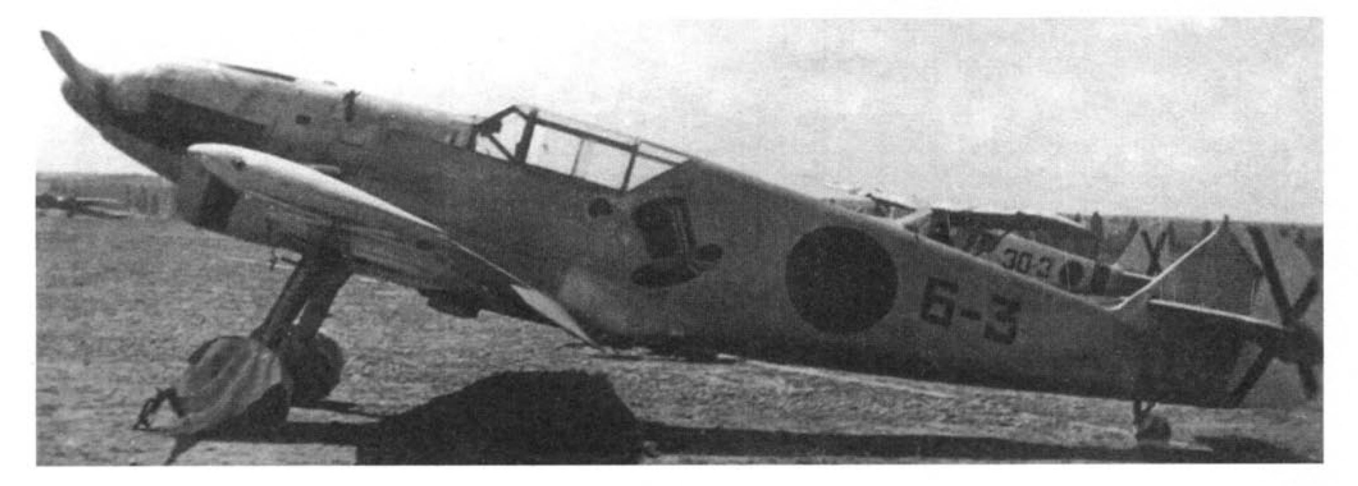
В конце октября мы занимались расчетом предельной скорости пикирования Bf 109. Результат вычислений показался Вам неправдоподобно большим, и Вы попросили герра Крауса еще раз проверить расчеты. Впоследствии герр Краус заявил, что наш метод расчета, хотя он и был новым, дал вполне корректный результат...

В середине ноября Вы настаивали на том, что выбор профиля для Bf 109 должен быть сделан с учетом профиля крыла М 29. Ранее я показал Вам, что профиль М 29 не лучше, а гораздо хуже американского профиля, предложенного нами. Теперь Вы снова заставляете нас вернуться к выбору профиля крыла, мотивируя некими достоинствами профиля М 29...»

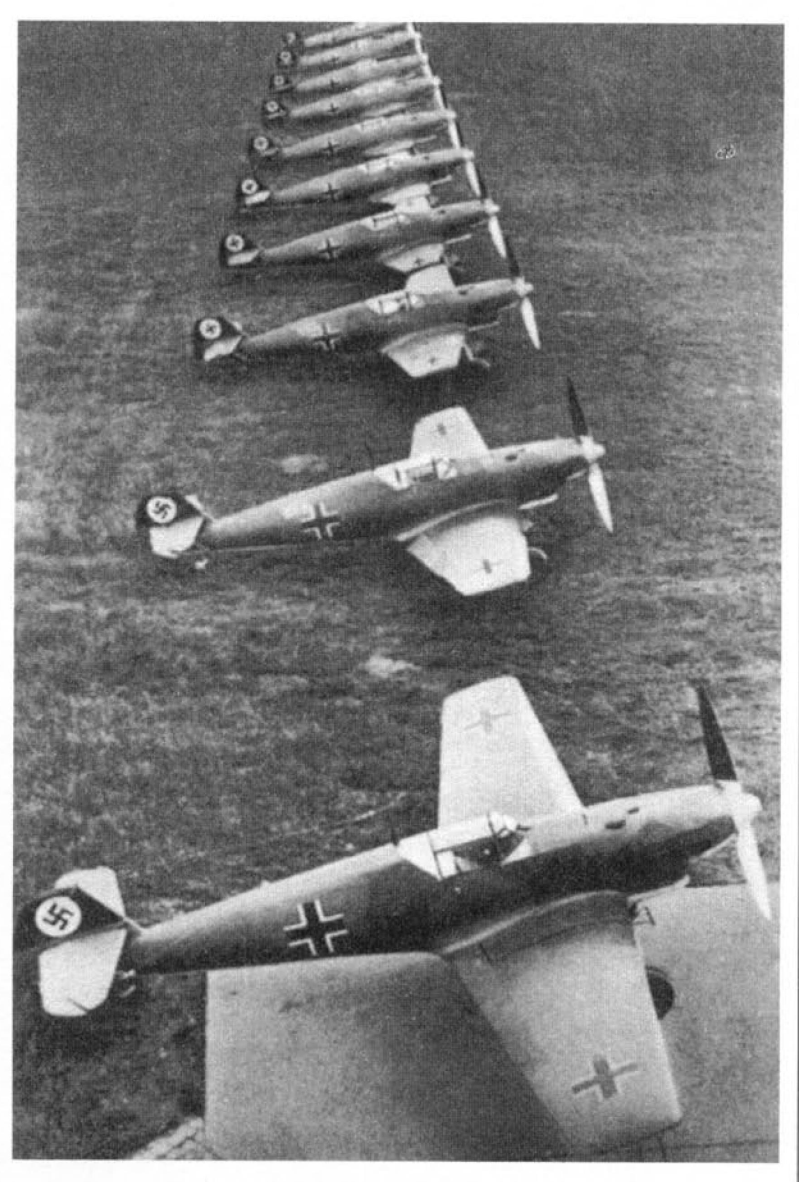
Из этого пассажа нетрудно сделать напрашивающийся вывод о том, что к середине 1930-х годов В. Мессершмитт, подобно многим его коллегам не только в Германии, превратился из конструктора-практика, обладающего глубокими и вполне современными знаниями, в «организатора производства», уделом которого является принятие «стратегических» решений и «пробивание» новых и новых заказов от государственных структур. Впрочем, эта задача нередко сложнее, нежели создание первоклассного образца техники, а его истинный автор незаслуженно остается в тени.

28 мая 1935 г. (отнюдь не в сентябре, как указывается в ряде книг по истории Bf 109), через 15 месяцев после начала проектирования, серебристый прототип истребителя с гражданским обозначением D-IABI (зав. № 758) в первый раз поднялся в небо с аэродрома Аугсбург-Хаунсштеттен. Его пилотировал Ганс Кнётч, 27-летний летчик-испытатель с богатым опытом, ранее работавший на фирме «Клемм флюгцойгбау», а затем — в Германском авиационном исследовательском институте. На самолете был установлен двигатель Роллс-Ройс «Кестрел» взлетной мощностью 695 л.с. и двухлопастной деревянный винт фиксированного шага. В первых полетах стойки шасси не убирали и даже зафиксировали специальной балкой, соединявшей главные опоры.

На протяжении летних месяцев самолет подвергался всесторонним заводским испытаниям, а в сентябре 1935 г. Г. Кнётч перегнал машину, получившую официальное обозначение Bf 109V1, в Рехлин, где размещался испытательный центр Люфтваффе. При посадке правая стойка шасси подломилась, и истребитель получил небольшие повреждения. Первоначально мнение, сложившееся о мессершмиттовской машине в среде рехлинских испытателей, было скорее отрицательным. Пилоты привыкли к маленьким вертким бипланам с открытыми кабинами, а из тесной остекленной кабины Bf 109V1 обзор открывался неважный, особенно при рулении. Фонарь «мессершмитта» нельзя было открыть в полете, имелась лишь система аварийного сбрасывания. Такое положение было новым, непри-



Истребитель Bf 109B-1 с бортовым номером 6-3 — первая серийная машина для легиона «Кондор». Бортовые номера 6-1 и 6-2 несли прототипы «мессершмитта», также побывавшие в Испании



Один из первых отрядов Люфтваффе, укомплектованный истребителями Bf 109B-1, принадлежал группе II/JG132 «Рихтгофен». В отличие от направленных в Испанию машин его «мессершмиты» имели мачты антенн, а значит, и радиостанции

вычным и оттого отвергалось большинством консервативных летчиков (в СССР по той же причине Н.Н. Поликарпову пришлось переделать фонарь И-16, вернувшись к открытой кабине). Необычными особенностями Bf 109 являлись также высокая по тем временам нагрузка на крыло и применение предкрылков, не всегда выходивших одновременно, что создавало определенные проблемы при полете с малыми скоростями и маневрировании.

Гораздо более высокое мнение пилоты из Рехлина составили об истребителе Э. Хейнкеля, уже упоминавшемся He 112V1, который испытывался параллельно с Bf 109V1. Тот отличался гораздо более «традиционной» конструкцией, создавал лучшие условия для обзора благодаря открытой кабине, характеризовался меньшей нагрузкой на крыло, широкой колеей шасси. Однако «хейнкель» был тяжелее, обладал худшей маневренностью в вертикальной плоскости и меньшим потолком, а на первых порах имел и меньшую максимальную скорость полета (440 км/ч против 466 у Bf 109).

В ходе летных испытаний в Рехлинском центре обе фирмы прилагали немалые усилия, направленные на совершенствование новых истребителей, а их руководители лоббировали свои интересы у заказчиков. Постепенно, по ходу испытаний мнение последних стало меняться в пользу Bf 109, и в немалой мере из-за быстрой реакции BFW на выявленные дефекты и недостатки, в то время как «заматеревшая» компания Э. Хейнкеля не спешила реагировать на замечания военных.

В январе 1936 г. начались испытания второго экземпляра Bf 109V2 (зав. № 809) с двигателем Jumo 210A мощностью 610 л.с. Машина несла на бортах и крыле регистрационный номер D-IUDE. Помимо силовой установки отличия от первого прототипа были небольшими: усилена конструкция поворотных узлов основных стоек шасси, установлены гидрозамки для их фиксации в убранном положении, увеличена толщина створок, прикрывающих колеса, сделаны вырезы в капоте мотора для охлаждения пулеметов, но оружие на эту машину не устанавливалось. Однако проблем с мотором оказалось достаточно много, и сотрудники BFW буквально сбились с ног, устраняя «детские болезни». В результате третий опытный экземпляр Bf 109V3 с двигателем Jumo 210A, оснащенный двумя пулеметами MG 17 (по 500 патронов на ствол), был закончен постройкой только в июне 1936 г. Еще раньше, в марте 1936 г., обе фирмы — BFW и «Хейнкель» — получили заказ на постройку десяти предсерийных самолетов каждая, что свидетельствовало об определенных колебаниях у заказчика.

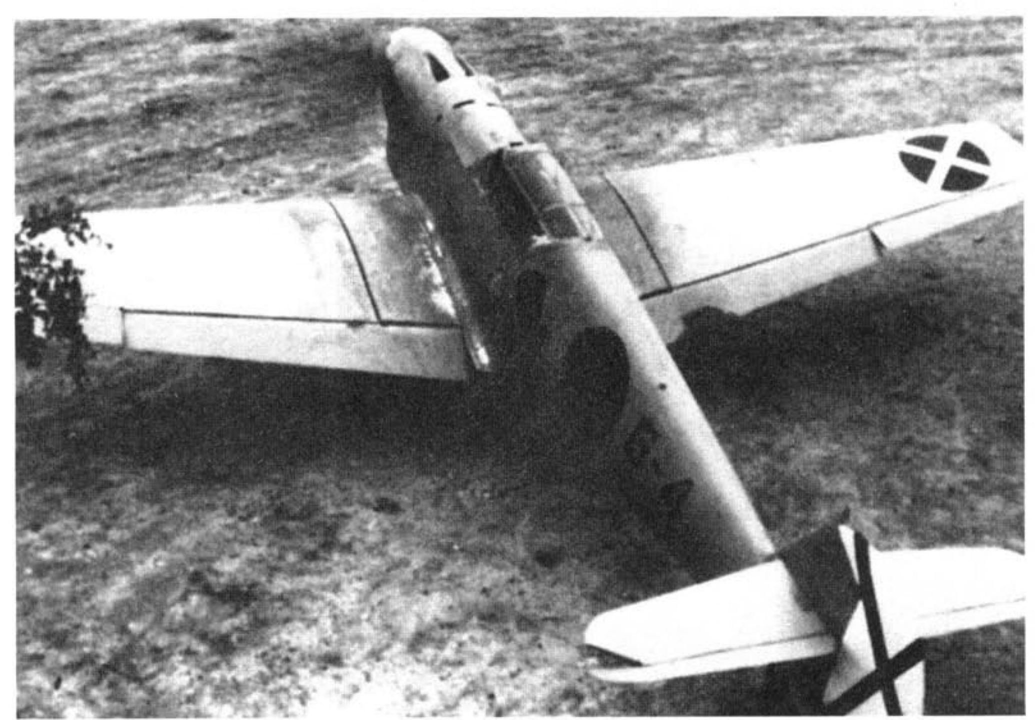
Окончательно выбор в пользу «мессершмитта» сделали летом 1936 г. в ходе работы конкурсной комиссии Люфтваффе. Истребитель В. Мессершмитта был эффектно продемонстрирован Германом Вюрстером, выполнившим ряд сложных фигур пилотажа на малой высоте и показавшим возможность вывода из штопора практически в любой момент и так четко, как свидетельствовал один очевидец, «будто по рельсам». Пилот Герхард Ничке, летавший на He 112V4, по утверждению авторитетного историка В. Грина, был связан рядом ограничений, поскольку этот экземпляр машины сильно отличался по конструкции от первого опытного самолета и требовал существенной доводки. В заключение про-

граммы «мессершмитт» спикировал почти вертикально с высоты 8000 м, чего «хейнкель» повторить не мог. «Независимый эксперт» Карл Франке, облетав Bf 109, высоко оценил летные качества машины; именно ему в августе 1936 г. доверили продемонстрировать мессершмиттовский истребитель в воздухе во время XI Олимпийских игр. Мнение Франке поддержали Эрнст Удет, который ранее числился в рядах оппонентов (ему принадлежала фраза «из этой машины никогда не получится истребитель», сказанная именно о Bf 109), и командир (в то время) истребительной эскадры Р. фон Грайм.

Еще одно очко в борьбе за выгодный заказ Мессершмитт получил лично от Э. Удета, когда в Рехлине в присутствии Геринга и министра обороны фон Бломберга проводился показ авиационной техники. По сценарию показ завершался демонстрационным воздушным боем между бомбардировщиками и четырьмя истребителями He 51. Затем на Bf 109V3 взлетел Удет и на глазах у всей публики поочередно зашел в хвост и «сбил» все четыре He 51, а затем, для большего впечатления, сверх плана, атаковал еще и подразделение бомбардировщиков, полностью расстроив их боевой порядок и «уничтожив» ведущего. После такой убедительной демонстрации итог конкурса был окончательно определен в пользу фирмы В. Мессершмитта. По воспоминаниям Э. Хейнкеля, к нему подошел Э. Удет и попытался утешить:

«Ваша птичка, конечно, лучше садится и взлетает. Шасси у нее то, что надо. Но если от Мессершмитта мы можем получать машины уже завтра, пускай не с таким красивым внешним видом, но в необходимом количестве, то я принимаю такое решение не колеблясь. Можете продать свою машину туркам или японцам, а если хотите — румынам. Они вас за это расцелуют в задницу». Хейнкель решил не сдаваться, а спроектировать новую машину со скоростью до 700 км/ч на основе последних достижений авиационной науки и практики. В мае 1937 г. он действительно приступил к работам над истребителем He 100 с пароохлаждающей системой двигателя.

Тем временем, поднявшийся в небо в ноябре 1936 г. четвертый прототип Bf 109V4, по требованию заказчиков получил усиленное вооружение, состоявшее из трех пулеметов MG 17, один из которых стрелял через полый вал редуктора, а два других были смонтированы над мотором. Специально для этой машины кок винта выполнили «усеченным», поскольку впоследствии планировали на месте среднего пулемета установить пушку MG/FF. Прототип Bf 109V4 одновременно являлся первым в предсерийной десятисамолетной партии, заказанной в марте 1936 г., и имел обозначение Bf 109B-01. При этом судьба модификации А остается неясной — то ли ее вообще не было, то ли эту букву (в написании «а») использовали применительно к первым опытным машинам еще до внедрения V-но-



Второй серийный Bf 109B-1 в Испании. Видны закрылки и предкрылки большого размаха, «котелок» на борту

меров. Bf 109V4 стал последним прототипом, оснащенным двигателем Jumo 210A. Все остальные предсерийные машины Bf 109B-0 получили моторы Jumo 210B, отличавшиеся измененным передаточным отношением редуктора и имевшие пятиминутную мощность 600 л.с. на уровне моря. Немного изменилась форма козырька фонаря, а взамен трех отверстий в капоте, через которые отбирался воздух для охлаждения вооружения и элементов силовой установки, применили одно.

Первые серийные Bf 109B-1, производство которых началось в Аугсбурге осенью 1936 г., в основных чертах повторяли Bf 109B-0, однако оснащались несколько более «продвинутыми» двигателями Jumo 210Da мощностью 640 л.с. на высоте и взлетной мощностью 720 л.с.; при этом по-прежнему применялся двухлопастный винт фиксированного шага. Маслорадиатор, на прототипах смонтированный в общем тоннеле под мотором, конструкторы переместили под левую консоль. Первоначально машины несли три пулемета подобно Bf 109V4, но впоследствии выявились частые отказы центрального пулемета из-за перегрева, и третий MG 17 сняли. В кабинах серийных истребителей монтировался стрелковый прицел Revi C/12C. Заметим, что опытные «мессершмитты», начиная с Bf 109V3, оборудовались антенными мачтами и радиостанциями, но первые серийные Bf 109B-1 радиосредств не имели.

Главное отличие следующей субмодификации Bf 109B-2, которую запустили в производство летом 1937 г., заключалось в использовании двухлопастного металлического винта, производившегося по лицензии фирмы «Гамильтон». Лопасти винта могли устанавливаться в одно из двух положений в зависимости от режима полета: на большой угол при взлете и наборе высоты или на малый угол для получения максимальной скорости. Кроме того, на модификации B-2 вернулись к установке центрального пулемета MG 17 в развале блоков цилиндров двигателя Jumo 210Da.

Пилот этого Bf 109B-1 Г. Илефельд одержал первую победу в Испании 21 февраля 1938 г.



На опытных машинах Bf 109V-7 и V-9 производилась отладка силовой установки с мотором Jumo 210Ga. Вместо карбюраторов этот мотор имел систему непосредственного впрыска топлива в цилиндры, что обеспечивало истребителю определенные преимущества при маневрировании, особенно при выполнении нисходящих маневров. Несколько выросла мощность двигателя, составив 700 л.с. на взлетном режиме, 730 л.с. на первой границе высотности 1000 м и 675 л.с. на второй границе высотности 3700 м. Кроме того, на Bf 109V-7 отлаживалась автоматика, обеспечивавшая постоянство наддува двигателя, а у Bf 109V-8 и V-9 была несколько изменена маслосистема (маслорадиатор смонтировали в отдельном тоннеле впереди и выше воздухозаборника водорадиатора). Продолжались попытки «довести» установку пушки MF/FF в развале блоков цилиндров, но они не увенчались успехом. Как альтернативу, на Bf 109V-8 с целью повышения огневой мощи истребителя смонтировали еще два пулемета MG 17 в консолях крыла. Позднее Bf 109V-9 также доработали, установив в консолях крыла пушки MG/FF.

Прототип Bf 109V-10, впервые поднявшийся в воздух весной 1938 г., в июле прошел переоборудование и получил опытный мотор DB 600Aa фирмы «Даймлер-Бенц». Это был радикальный шаг, поскольку мощность силовой установки повысилась более чем на треть — взлетная мощность двигателя составляла 960 л.с. Однако DB 600Aa требовал длительной доводки, которая только начиналась. Несовершенство мотора привело к отказу в полете и самолет, пилотировавшийся Э. Удетом, потерпел аварию. Фирма BFW срочно изготовила следующий опытный экземпляр Bf 109V-11, на котором продолжили летную доводку DB 600Aa.

Весной 1938 г. в серийное производство был запущен истребитель Bf 109C-1, получивший двигатель Jumo 210Ga с непосредственным впрыском и усиленный вариант вооружения из четырех пулеметов MG 17, который отлаживался на Bf 109V-8. Из менее важных изменений отметим новые удлиненные выхлопные патрубки, отклоненные по полету. Максимальная скорость машины немного возросла и достигла 470 км/ч на высоте 4500 м. Испытывались, но серийно не производились варианты Bf 109C-2 с пушкой MG/FF в развале цилиндров и Bf 109C-3 с двумя пушками MG/FF в консолях крыла.



Группа истребителей Bf 109B-1 в Испании. Колеса самолетов прикрыты брезентом для уменьшения нагрева на южном солнце

Первая кровь

18 июля 1936 г. генерал Ф. Франко поднял мятеж против законного республиканского правительства Испании, включавшего социалистов и коммунистов. Основная боеспособная часть армии, поддержавшая Франко, в то время находилась в Марокко, и мятежникам понадобились средства для переброски войск в метрополию. Между тем большая часть испанского военного флота осталась верна республике, что затрудняло морские перевозки мятежников. Франко обратился за помощью к руководству Великобритании, Италии и Германии, и от двух последних получил поддержку. Итальянцы на первых порах выделили 12 бомбардировщиков SM.81, а немцы — 20 транспортников Ju 52, которые интенсивно использовались для перевозки войск. В дальнейшем Германия и Италия направили в распоряжение генерала Франко боевые самолеты. Германское авиационное соединение, получившее наименование «Легион «Кондор», включало три группы и один отдельный отряд. Истребительная группа легиона J/88 первоначально состояла из трех эскадрилий, вооруженных бипланами He 51.

Первые «хейнкели» прибыли в Кадис 7 августа, а спустя неделю в тот же порт доставили 12 итальянских истребителей CR.32. В том же августе 1936 г. немецкие и итальянские летчики приняли участие в воздушных боях и сбили республиканские самолеты. К октябрю 1936 г. активность республиканской авиации сошла на нет; командующий авиацией республики И. де Сиснерос вспоминал: «Настал день, когда я отдал приказ: «Поднять в воздух истребитель», — мы располагали лишь одним самолетом!» В этот отчаянный для республики момент помощь пришла из Советского Союза. 15 октября 1936 г. в гавань Картахены вошел первый советский транспорт с самолетами СБ на борту. Всего за октябрь—ноябрь 1936 г. в Испанию были переброшены 30 бомбардировщиков СБ, 40 истребителей И-15 и 31 И-16, а также 31 самолет Р-5ССС, которые использовались в качестве штурмовиков. Советский Союз помог республиканскому правительству не только авиационной техникой: в далекую Испанию отправлялись танки, артиллерия, стрелковое оружие, а также значительное количество военных специалистов. Советские летчики и танкисты практически сразу включились в боевую работу, что способствовало срыву наступления националистов на Мадрид.

В первых же боях выявились существенные преимущества советских истребителей, особенно И-16, по сравнению с итальянскими CR.32 и, тем более, немецкими He 51. Сложилась буквально анекдотичная ситуация: априори считая немецкую технику более совершенной, советские летчики первое время называли более скоростной CR.32 «хейнкелем», а He 51 — «фиатом»! К примеру, описывая бой, в котором Сергей Черных достоверно сбил командира отряда из J/88 О. Хенрицы, советский летчик утверждал, что дрался с «фиатами». Германские He 51 в большинстве случаев не могли предотвратить нанесения бомбардировочных ударов советских бомбардировщиков СБ, обладавших более высокой скоростью полета. Дело дошло до того, что командир немецкой истребительной J/88 группы майор М. фон Бернегг в разговоре с командиром легиона «Кондор» генералом Шперле отказался и далее посылать своих подчиненных в бой, мотивируя это решение качественным превосходством советской техники! «Если же Вы отдадите мне приказ, гене-



«Котелок» на бортах «мессершмитов» легиона «Кондор» был своеобразным намеком на то, что все пилоты прибыли в Испанию в качестве частных лиц, а не военнослужащих Люфтваффе

рал, то я прошу отстранить меня от командования и отправить обратно в Германию», — заявил фон Бернегг.

Шперле пообещал, что ситуация вскоре изменится. Немецкую группу направили на Северный фронт, где ей противостояла всего одна эскадрилья И-15. Кроме того, командир легиона «Кондор» потребовал прислать в Испанию более совершенную авиационную технику. В декабре 1936 г. с очередным транспортом из Германии прибыли пять новейших опытных машин: «мессершмитты» V3, V4, V5 и V6, а также Не 112V3. Ожидалось, что уже «понюхавшие пороху» пилоты легиона смогут провести войсковые испытания истребителей, выявить их слабые места и сформулировать предложения по дальнейшей доводке. После сборки Bf 109V4 получил бортовой номер 6—2 и был подготовлен к первому полету, который закончился аварией при взлете (самолет был разбит унтер-офицером Э. Клеем 10 декабря 1936 г.). Проведение дальнейших испытаний поручили опытному летчику обер-лейтенанту Г. Траутлофту, который впоследствии командовал эскадрой JG54 и закончил Вторую мировую войну, имея 57 побед.

Полеты на уцелевшем Bf 109V3 с бортовым номером 6—1 возобновились 14 декабря на аэродроме Севильи. Траутлофт вспоминал: «Наконец «сто девятый» был готов. Однако отсутствовал инструктор, который мог проконтролировать меня. Механик фирмы «Юнкерс» (в то время на Bf 109 стоял мотор Jumo) смог пояснить лишь назначение приборов, органов управления, рассказал о системе уборки шасси и т.п. Когда я спросил его об обстоятельствах, при которых «приложили» V4, он лаконично ответил, что «вероятно, машина имела тенденцию к развороту влево при разбеге». Взлет и на самом деле был необычным, но, набрав высоту, я вскоре почувствовал себя в этой «птичке» как у себя дома. Ее летные данные были фантастическими. При взлете я заметил над аэродромом итальянский «Фиат». Эту машину по праву считали самым быстроходным самолетом у Франко, однако я быстро обогнал итальянца и оставил его далеко позади».

Но уже 2 января 1937 г. и самому Траутлофту пришлось совершить на «мессермитте» вынужденную посадку. Он отмечал, что, несмотря на длительную доводку, отдельные агрегаты самолета и мотора не отличались надежностью: «Сначала были неприятности с хвостовым колесом, затем с водяной помпой, потом с карбюратором, а после этого с замками, запирающими стойки шасси в убранном положении. Все новые и новые выявлявшиеся дефекты приводили к потере времени». По воспоминаниям Траутлофта, в середине января 1937 г. ему все же удалось перегнать восстановленный Bf 109V4 на мадридский фронт, но о боевом использовании этой и других опытных мессершмиттовских машин упоминания отсутствуют, в то время как Не 112V3 (бортовой номер 5—1), оснащенный 20-мм пушкой C/30L, несколько раз привлекался для нанесения штурмовых ударов.

14 марта 1937 г. первые три серийные Bf 109B-1 были доставлены в Испанию и переданы в отряд 2.J/88. В конце месяца прибыли еще несколько «мессершмиттов». В этот период истребительная группа легиона «Кондор» продолжала действовать на Северном фронте. По немецким данным, первый самолет противника, опознанный как «Кертисс» (так немцы называли И-15), на «мессершмитте» сбил 6 апреля 1937 г. обер-лейтенант Г. Лютцов. Советские летчики впервые доложили о появлении «семи самолетов неизвестного типа» 27 марта 1937 г., отметив, что противник от боя уклонился. О потерях республиканцев 6 апреля информация отсутствует, как и о проведенных в тот день боях.

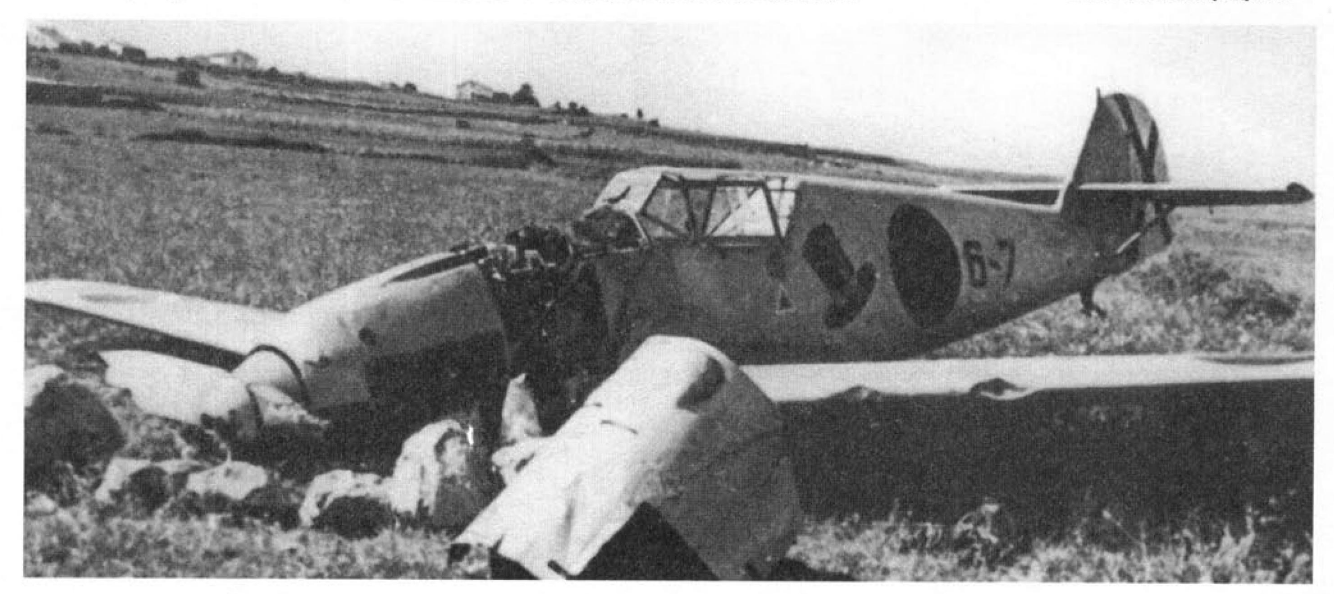
Реальное участие в боевых действиях Bf 109B впервые зафиксировано обеими сторонами в июле 1937 г. в период сражения под Брунете. К этому моменту в отряде 2.J/88 имелось 9 Bf 109B-1, а в двух других отрядах — 24 He 51. Итальянцы располагали 84 истребителями CR.32, еще 26 истребителей имелись в составе двух испанских эскадрилий националистов. По состоянию на 5 июля 1937 г. республиканцы в районе Брунете имели всего 51 истребитель И-16. Лишившись количественного превосходства, республиканская авиация постепенно стала уступать националистам и их союзникам и качественно: в Испании помимо истребителей Bf 109B начали действовать новейшие германские бомбардировщики He 111 и Do 17. В «Дневнике боевых действий республиканской авиации в Испании» в записи, датированной 7 июля, отмечалось: «У противника появились новые двухмоторные истребители с двумя рулями поворота и новый скоростной истребитель с убирающимся шасси, с большей скоростью, чем у СБ».

На следующий день, по докладам республиканских экипажей, 15(!) таких истребителей атаковали 5 СБ и сбили один из них. Немецкие летчики сочли, что сбили два СБ и записали по победе лейтенанту Р. Пингелю и унтер-офицеру Г. Хёнесу. 12 июля состоялась первая стычка И-16, прикрывавших штурмовики P-Z, и «мессершмиттов», в которой Г. Хёнес погиб. Точно известно, что И-16 в этот день потерь не понесли. Вероятно, первую победу над Bf 109 одержал летчик Петр Бутрым, командир звена 116-й иаэ из МВО. В тот же день лейтенанту Р. Пингелю удалось сбить еще один СБ. По оценкам пилотов 2.J/88, в этот день их счет пополнился сразу шестью сбитыми республиканскими самолетами, но подтверждений на пять других побед нет. Это не помешало немцам считать, что лейтенант Р. Пингель 16 июля одержал пятую победу, уничтожив И-16 в районе Фуерлабрада (летчик М. Федулов погиб). Так Пингель официально стал первым летчиком-асом, летавшим на «мессершмитте».

17 июля 1937 г. летчику Хиллману из 2.J/88 удалось сбить еще один И-16 (командир звена Н. Сафонов погиб), однако и отряд «мессеров» пострадал: американский летчик Ф. Тинкер, сражавшийся на стороне республиканцев, поразил одну из машин пулеметной очередью. Как потом выяснилось, истребитель пилота Хандрика совершил вынужденную посадку в районе Эскалона. Симптоматичной выглядит запись в дневнике боевых действий, датированная 17 июля: «Новые истребители мятежников ищут боя, а «Хейнкели» и «Фиаты» от боя уклоняются, выполняя задачу ловли «эрзетов». На следующий день счет вновь был «один—один» по машинам: немецкий пилот Хиллман одержал победу, сбив И-16, но и пилоту Харбаху пришлось покинуть свой Bf 109 с парашютом. Настораживало одно обстоятельство: советский летчик вновь погиб, а немец остался цел.

Всего за период Брунетской операции (с 5 по 28 июля 1937 г.) республиканские истребители выполнили 1678 боевых вылетов, потеряв безвозвратно 11 И-16 и 6 И-15 (из них два — по небоевым причинам). Сто вылетов на одну потерю — не так плохо. Еще несколько самолетов числились как поврежденные при вынужденных посадках, некоторые из них восстановить не удалось.

Самолет фельфебеля Н. Флигеля, разбитый при взлете с неровного каменистого аэродрома





Истребители «мессершмитт» субмодификации В-2 в Испании имели номера от 6—19 до 6—45

Потери мятежников республиканские летчики оценили в 66 машин, еще 35 самолетов считались уничтоженными зенитчиками и в результате ударов по аэродромам. В западных источниках имеется информация о 23 потерянных франкистами самолетах. В свою очередь, националисты и их союзники претендовали за указанный период на 103—160 побед. Только отряд 2.J/88 записал на свой счет 16 сбитых, но реально это число завышено примерно вдвое. Собственные потери «мессершмиттов» в июле оцениваются в 3—5 машин.

Обе стороны в преддверии новых боев попытались наращивать свои авиационные силы. 10 августа 1937 г. на пароходе «Кабо Сан-Агустин» в Испанию были доставлены 62 истребителя И-16, а завод в Реусе выпустил первые три И-15. У немцев прошло перевооружение отряда 1.J/88 на Bf 109B. Если за первые десять месяцев войны все пилоты этого подразделения, летавшие на Не 51, претендовали всего на две победы, то к концу сентября обер-лейтенант Х. Хардер вышел в абсолютные лидеры легиона «Кондор»: ему засчитали 10 сбитых самолетов республиканцев.

Следует отметить, что истребители И-16 из последней партии обладали рядом очень серьезных дефектов, не выявленных военной приемкой. Несколько отличных советских и испанских летчиков, в том числе командиров звеньев и даже эскадрилий, погибли из-за разрушения крыла при резком маневрировании. Неудачной оказалась и партия двигателей М-25а, которые нередко «обрезали», не выработав и 30 ч. На таких машинах страшно было летать, а не только воевать против «мессершмиттов». А тем временем немцы продолжали совершенствование Bf 109B-1: на поставленных в Испанию истребителях производилась замена винтов фиксированного шага более совершенными типа «Гамильтон», лопасти которых могли переставляться в полете в одно из двух положений.

Серийные Bf 109B-1 в Испании имели бортовые номера от 6—3 до 6—18; большинство из них попали в отряд 2.J/88 и несли на фюзеляжах отличительный знак в виде черного цилиндра. Происхождение эмблемы имеет несколько трактовок, но наиболее убедительной представляется такая: при убытии «в испанскую командировку» летчики легиона «Кондор» формально исключались из состава Люфтваффе и превращались в «частных лиц», которым более пристало носить цилиндр, нежели военную фуражку... Еще 27 «мессершмиттов» относились к типу В-2 и отличались тем, что еще на заводе-изготовителе получили винты изменяемого шага. Эти машины в легионе «Кондор» получили номера с 6—19 по 6—45.

Первое время информация о «мессершмиттах», которой располагали республиканцы, приобретала причудливо искаженную форму: «Немецкие скоростные монопланы «Мессер-Шмидт» марки «БФВ-109», одноместный моноплан, мотор Юмо-210 дизельный, скорость 460—500 км/ч. Потолок 8900 м. Дальность полета 500 км. Вооружение: 4 пулемета нормального калибра или 2 крыльевые пушки. Производится в Адебурге (Герма-



Командир истребительной группы легиона «Кондор» обер-лейтенант В. Мельдерс. Обратите внимание на то, что у машины Bf 109D-1 также отсутствует мачта антенны. Всего было изготовлено 647 машин модификации «Дора» и 58 «Цезарей»

ния)... Эти скоростные монопланы были в мадридской операции. Более слабые по маневренности, чем И-16, эти самолеты в короткий срок были сбиты в большом количестве И-16 и перестали вступать в бой с И-15 и И-16... В сарагосской операции «Мессер-Шмидт» появился снова и ходят тройками, избегая боя с И-15 и и И-16, а подстерегают СБ, что дает большие потери СБ...»

Получить реальное представление о вражеском истребителе удалось в результате боя пятерки И-16 против 11 Bf 109B, состоявшегося 4 декабря 1937 г. В этом бою один «мессершмитт» был сбит, а второй подбит и совершил вынужденную посадку на территории, контролируемой республиканцами. Ведущим пятерки и пилотом, подбившим Bf 109B-1 с бортовым кодом 6—15, был советский летчик Александр Гусев. Республиканские истребители потерь не имели, но один из летчиков был ранен. Немецкий пилот О. Поленц сдался в плен, на допросе «давал малозначащие и ложные показания», а его самолет был переправлен в СССР.

Однако еще до этого с самолетом ознакомились французские авиационные специалисты. 31 января 1938 г. в Барселону прилетели два инженера и летчик французского испытательного центра капитан К. Розанов, наш бывший соотечественник. Руководство французских ВВС поставило перед группой задачу проведения экспресс-испытаний «пленника» всего за 10 летных часов, согласованных с республиканским руководством. Чтобы точно определить скорость «мессершмитта», полеты производились вдоль прямого как стрела отрезка дороги Таррагона—Реус. В отчете по испытаниям Розанов, в частности, отметил, что при выполнении правого боевого разворота из-за гироскопического момента двигателя Bf 109 более вял, чем в левом боевом развороте. В целом немецкий истребитель был признан французами весьма опасным противником (отчет об испытаниях в июне 1940 г. попал в руки немцев).

В том же 1938 г. после ремонта этот же самолет Bf 109B-1 был испытан летчиком НИИ ВВС С.П. Супруном и получил у него невысокую оценку: «...По своим летно-тактическим данным стоит ниже принятых на вооружение в ВВС РККА скоростных самолетов-истребителей». Несколько иной была точка зрения инженеров НИИ ВВС, которые отметили ряд несомненных достоинств трофейной машины, в том числе:

— чрезвычайную простоту в пилотировании;

— исключительную для истребителя продольную и поперечную устойчивость;

— удачную механизацию крыла, обеспечившую малую посадочную скорость;

— высокую маневренность, лучшую чем у И-16 (!): при отклоненных закрылках немецкий истребитель выполнял установившийся вираж при скорости 170—180 км/ч, а И-16 — при скорости 220—240 км/ч, поэтому радиус виража у Bf 109B-1 получался меньшим;

— простоту в производстве, ремонтопригодность и высокую живучесть благодаря цельнометаллической конструкции;

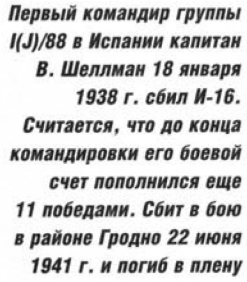
— удобство расположения приборов, удачное сиденье и система вентиляции.

В качестве важного недостатка отечественные инженеры отметили применение винта нерегулируемого шага, что не позволяло на ряде режимов полностью реализовать располагаемую мощность (например, время набора высоты 5000 м у Bf 109B-1 из-за этого не выдерживало никакой критики и составляло 13 мин., а потолок — всего 6,6 км). Неудачными советские инженеры нашли расположение непротектированного бензобака вблизи сиденья пилота и отсутствие противопожарной перегородки.

Отмечая преимущества новых наших истребителей по сравнению с «мессершмиттом», С.П. Супрун имел в виду И-16 тип 10, который и по мнению самих немцев превосходил Bf 109B в маневренности и скороподъемности, а благодаря установке четырех пулеметов ШКАС — и по мощи огня. Однако такие машины стали поступать в Испанию только весной 1938 г., когда у В. Мессершмитта также был подготовлен более совершенный вариант истребителя Bf 109C. Впрочем, в Испанию попали всего пять самолетов этой модификации; они получили бортовые номера с 6—46 до 6—50.

Необходимо подчеркнуть, что немцы придавали очень большое значение совершенствованию тактики применения истребителей и повышению летного мастерства летчиков, участвовавших в боях. Сегодня известно: подавляющее большинство советских и немецких пилотов, отправившихся воевать в Испанию, вовсе не были добровольцами. Однако отбор пилотов в Германии проводился прежде всего с учетом летного опыта, а в нашей стране, к сожалению, существовала какая-то дикая «разнарядка» по военным округам. Так сложилось, что многие советские «добровольцы» имели налет на истребителях И-16 в пределах 25—60 ч. В первых же боевых вылетах они несли чувствительные потери. Из 42 летчиков, прибывших в Испанию в апреле 1938 г., шестеро под теми или иными предлогами отказались участвовать в боевых действиях! В отношении германских пилотов такие случаи неизвестны...

Можно утверждать, что морально-психологического перелома в воздушных боях франкистам удалось добиться весной 1938 г. Наступательные операции республиканцев раз за разом проваливались, а территория, контролируемая ими, сжималась подобно шагреневой коже. Количественное и качествен-



Первый командир группы I(J)/88 в Испании капитан В. Шеллман 18 января 1938 г. сбил И-16. Считается, что до конца командировки его боевой счет пополнился еще 11 победами. Сбит в бою в районе Гродно 22 июня 1941 г. и погиб в плену

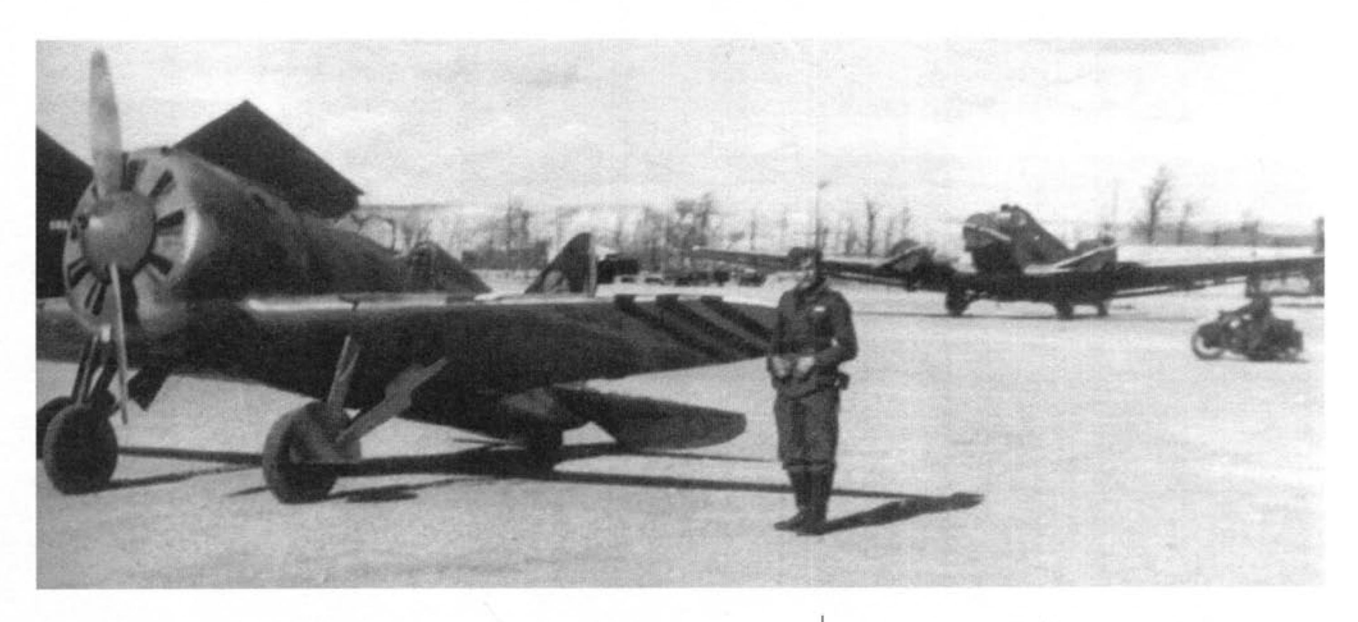
ное превосходство мятежников в воздухе постепенно становилось все более существенным. Типовой сценарий был таким. Мощными бомбовыми ударами легион «Кондор» и итальянские бомбардировщики пробивали дорогу наземным войскам. В попытках бороться с крупными группами неприятельских бомбардировщиков истребители И-16 и И-15 ввязывались в бой; их встречали итальянские «фиаты». Немецкие пилоты «мессершмиттов» предпочитали сразу в драку не ввязываться, а ходили выше и в стороне, выжидая удобного момента. Именно в 1938 г. при активном участии командира 3.J/88 Адольфа Галланда и сменившего его в мае Вернера Мёльдерса была разработана тактика звена, состоящего из двух пар, которые прикрывали друг друга. Заметив поврежденный или просто отбившийся от своей группы республиканский самолет, немцы стремительно атаковали его на максимальной скорости с короткой дистанции; многие из германских пилотов отлично стреляли, и шансов у жертвы оставалось немного.

Между прочим, по словам бывшего командира отряда 2.J/88 И. Шлихтинга, к тактике пар немцы пришли случайно! В отряде обычно имелось не более шести исправных «мессершмиттов», поэтому при сопровождении бомбардировщиков, когда требовалось иметь три подгруппы истребителей (одна следовала впереди, другая позади строя бомбардировщиков, а третья — на 900—1000 м выше их), в каждую можно было выделить всего по две машины. Первое время ведомый старался держаться на небольшом удалении от самолета ведущего — в 35—40 м, поскольку радиостанции отсутствовали, и предварительную команду ведущий подавал жестом руки. Вскоре летчики заметили, что маневрирование парой становится заметно проще, чем при полете в составе звена из трех самолетов. Собственно, идея Мёльдерса состояла в тесной увязке действий двух пар при боевом маневрировании. Итак, немцы размышляли о тактике, о рациональных способах ведения боя, а когда начальник ВВС КА Я.И. Алкснис поинтересовался у вернувшихся из Испании советских пилотов, как они вели групповые бои, то летчик Н.И. Шмельков простодушно ответил: «Звено при атаке моментально расстраивается... Дрались всегда в одиночку, так что самому нужно было смотреть в оба...»

К середине испанской войны немцы уверенно и четко научились бороться с бомбардировщиками СБ. К примеру, 7 февраля 1938 г. два отряда «мессершмитов» перехватили группу из 22 СБ, летевших без истребительного прикрытия, и сбили четыре из них. Не побрезговали они и парашютистами, расстреляв в воздухе беззащитные экипажи. Немцы посчитали сбитыми в тот день 10 СБ, причем четыре самолета записали на счет обер-лейтенанта В. Балтазара. Впрочем, они оказались недалеки от истины: шесть вернувшихся на



Узкая колея шасси являлась одним из «родимых пятен» Bf 109. На этот раз не удержал машину на пробеге унтер-офицер Г. Штанге



Захваченный франкистами истребитель И-16 тип 10

свой аэродром СБ пришлось отправить в заводской ремонт, столь тяжелые повреждения они получили.

В тех же случаях, когда «мессерам» приходилось вести оборонительный бой, например, при сопровождении своих бомбардировщиков, потери сторон оказывались приблизительно равными. Так, 16 мая 1938 г. в районе Кастельона 36 И-15 и И-16 атаковали группу He 111, прикрытую Bf 109. Бой продолжался 45 мин, республиканцы потеряли два И-16 и заявили о 5—6 сбитых Bf 109. 22 мая, по докладам наземных войск, были найдены разбитыми три «сто девятых». Иностранные источники эти потери не комментируют.

14 июня состоялся еще один любопытный бой, в котором встретились 15 И-15 и 20 И-16 с большой группой бомбардировщиков, «мессершмиттов» и «фиатов» (последних было до 60 ед.). Итальянцы, возможно вспомнив старые обиды, когда немцы оставляли их в трудном положении, от участия в бое уклонились, предоставив пилотам «мессеров» отдуваться самим. В напряженном бою был сбит немецкий бомбардировщик и подбит Bf 109B летчика Прибе (это был его 140 вылет, закончившийся аварийной посадкой на своей территории), а другой германский пилот Е. Кульман одержал победу над И-15, летчик-испанец погиб. В тот же день легион «Кондор» лишился еще трех «мессершмитов», пилот X. Хенц попал в плен. Легко поврежденный истребитель Хенца республиканцы попытались эвакуировать, но появившаяся шестерка Bf 109 расстреляла ценный трофей.

По словам допрошенного летчика Хенца, в этот период в составе легиона «Кондор» имелись:

«— Группа «И-88» — истребительная: две эскадрильи Ме-109 (25 машин), две эскадрильи Хе-51 (50 машин, из них половина в резерве) и одна эскадрилья (патруль) на Ю-87;

— группа «К-88» — бомбардировочная: летает на Хе-111 (35 машин);

— группа «А-88» — разведывательная: эскадрилья До-17 (15 самолетов) и Хе-45 (число самолетов неизвестно);

— группа «Ф-88» — зенитная артиллерия».

На самом деле в двух истребительных отрядах после прошедших боев в тот период имелось всего 11 Bf 109. В остальном показания Хенца были довольно точными. Он сообщил также, что немцам известно о появлении четырехпулеметных И-16 с бронеспинками. В конце лета 1938 г. проводилось перевооружение «мессершмиттовских» эскадрилий легиона «Кондор» более совершенными истребителями Bf 109D-1 также с четырьмя пулеметами, но не имевшими бронирования. Самолеты этой модификации в Испании несли бортовые номера от 6—51 до 6—86.

13 сентября командир отряда В. Мёльдерс, действуя в одиночку на Bf 109D-1, над Фликсом внезапно атаковал сверху эскадрилью И-16, укомплектованную молодыми испанскими летчиками, и сбил три республиканских машины. Четвертый истребитель оторвался от своих, заблудился и совершил посадку на франкистском аэродроме, где его летчик заявил, что перелетел к националистам намеренно. Таким образом, в одном бою один опытный немецкий пилот сумел разделаться с эскадрильей новичков, уничтожить три машины (Мёльдерсу за этот бой засчитали всего одну победу) и принудить к сдаче пилота четвертой — другого такого результата в

истории воздушной войны, пожалуй, обнаружить невозможно.

В конце сентября 1938 г. на сессии Лиги Наций премьер испанского республиканского правительства Х. Негрин заявил об одностороннем выводе из боев интернациональных формирований, воевавших на стороне законного правительства. Тем самым он хотел снять обвинения в привлечении на свою сторону «наемников» и заставить Франко отказаться от услуг немцев и итальянцев. На деле же это решение оказалось на руку националистам; впрочем, положение республиканцев было уже просто отчаянным. Решение руководства Испании имело прямое отношение к советским летчикам и танкистам, принимавшим непосредственное участие в боевых действиях. Они покинули страну до конца октября 1938 г. А вот легион «Кондор» остался, хотя и сократил масштабы своего участия в боях.

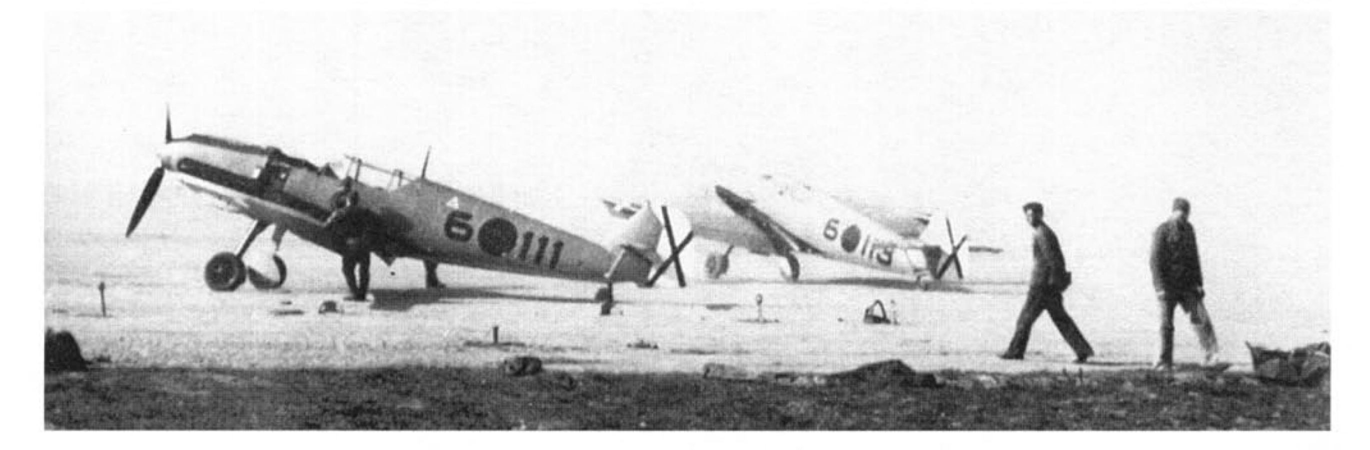
4 октября 1938 г. в воздушном бою был сбит «мессершмитт» немецкого летчика О. Бертрама, в то время самого результативного аса 1.J/88. Сам он так описывал обстоятельства боя: «Я намечаю себе восьмую жертву и готовлюсь атаковать. Устанавливаю шаг винта. Открываю створку радиатора. Нагнетатель работает нормально. Смотрю по сторонам, мои ведомые рядом. Десять секунд спустя: жалящие удары по моему лицу, треск и грохот, языки пламени из двигателя... Левой рукой сбрасываю фонарь, в то время как правая рука расстегивает привязные ремни. Подсознательно замечаю, что земля находится надо мной и собирается свалиться на мою голову. Дергаю кольцо парашюта. Резкий рывок — и я раскачиваюсь как на гигантских качелях, надо мной огромный купол. Спускаясь, я упрекаю себя: «Эх ты, осел, как ты мог допустить, чтобы тебя сбили». Внизу Эбро, и я вижу, как падает, вращаясь, мой верный 6—67, не будет на тебе никакой отметки о восьмой победе. Прощай!»

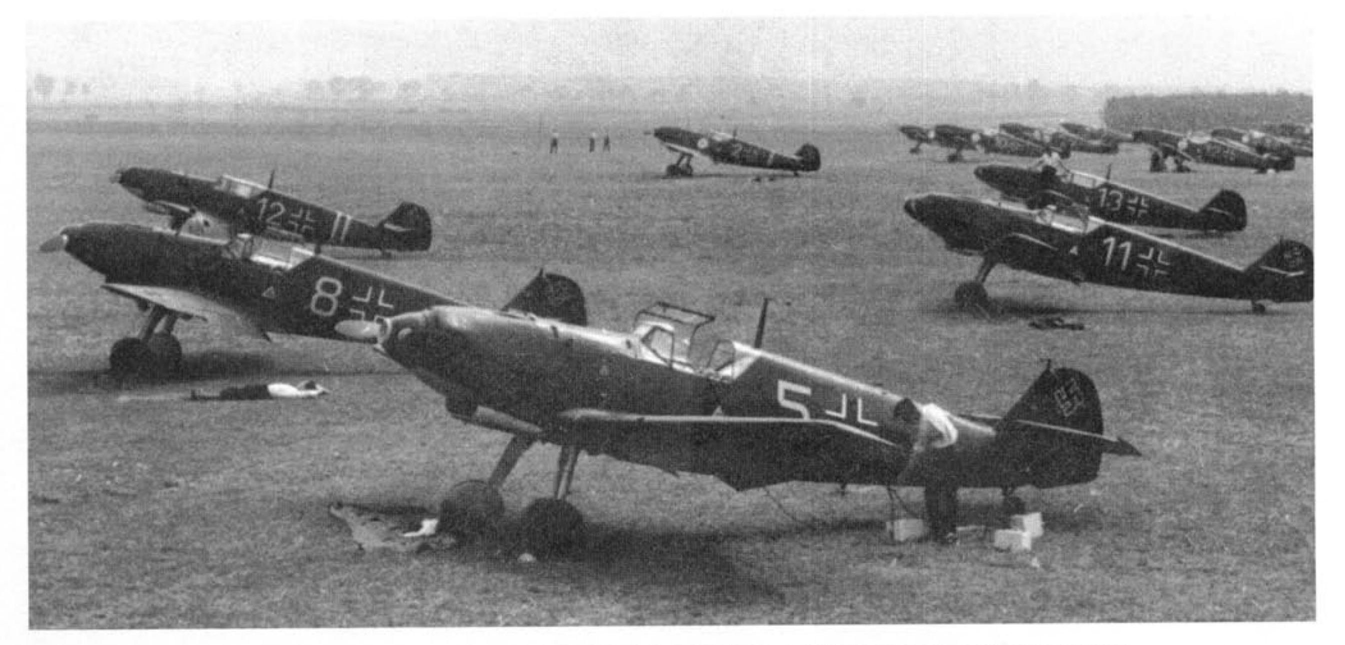
Бертрам был взят в плен республиканцами. В тот же день был сбит еще один Bf 109; на победы над «мессерами» претендовали советский летчик С. Грицевец и испанец С. Кортисо. Вероятно, одна из указанных машин стала последним «мессершмитом», сбитым советским летчиком в Испании.

Приведем некоторые цифровые данные. По состоянию на 23 декабря 1938 г. ВВС националистов насчитывали 485 самолетов, в том числе 197 истребителей (из них 37 Bf 109 и 165 CR.32). Республиканцы располагали 289 самолетами всех типов, в том числе 62 И-16 и 58 И-15. С начала конфликта правительственная авиации по всем причинам потеряла 65 СБ, 190 И-15 и 179 И-16 советской постройки. Летчики-истребители противника (испанцы, итальянцы и немцы) претендовали на следующее число побед: 115 СБ, 508 И-15 и 584 И-16 (а ведь были еще сбитые зенитками, потерянные в авариях и катастрофах) . Из этого числа 379 подтвержденных и неподтвержденных побед числятся за истребителями легиона «Кондор», летавшими преимущественно на Bf 109 модификаций B, C и D. Таким образом, счета пилотов, воевавших на стороне Франко, завышены в среднем в два—три раза.

На последнем этапе борьбы, уже в начале 1939 г., легион «Кондор» получил значительную партию «мессершмитов» серии E (45 единиц), которым присвоили бортовые номера от 6—87 до 6—131. Последние машины относились к модификации E-3 и несли мощнейшее по тем временам вооружение, включавшее три пушки MG/FF и два пулемета MG 17. Впрочем, этим машинам почти не пришлось участвовать в боевых действиях. После победы Франко легион «Кондор» вернулся в Германию, его торжественно встретили в Берлине, а самолеты передали националистам. Некоторые экс-германские «мессершмитты» прослужили в испанских ВВС вплоть до конца 1940-х годов.

Только на истребителях субмодификации E, прибывших в Испанию в начале 1939 г., можно заметить антенну радиостанции





ИСТОРИЯ КОНСТРУКЦИИ САМОЛЕТА Bf 109. НА ПОРОГЕ БОЛЬШОЙ ВОЙНЫ

«Дора», или двойной облом

В известных книгах В. Грина и Дж. Смита, считающихся исчерпывающими справочниками по германским военным самолетам периода Второй мировой войны, содержится приблизительно однотипная информация о модификации Bf 109D: это, мол, вариант «сто девятого» с иным, еще недоведенным двигателем — 12-цилиндровым DB 600A взлетной мощностью 950 л.с. И аргументы приводятся убедительные: действительно, существовали опытные самолеты Bf 109V10 (разбитый в Цюрихе Э. Удетом при демонстрационном полете), V11 и V12 с указанной силовой установкой. Но вот беда: то ли этот двигатель оказался не слишком надежным, то ли более удачным получился следующий мотор фирмы «Даймлер-Бенц» — DB-601, но серия Bf 109D оказалась короткой, так как вскоре был готов еще более выдающийся Bf 109E...

В 1980-х годах на Западе приоткрылись архивы, в которых хранились документы германской авиапромышленности, и выяснилось, что «Bf 109D с мотором DB 600» — это еще один блеф немецкой пропаганды, которая стремилась выдать «провальные» ситуации за феерические успехи в стиле историй о несуществующих «серийных истребителях He 113», на которые «купились» авиационные спецы всего остального мира. Оказывается, все немногочисленные и действительно недостаточно доведенные моторы DB 600 направлялись для оснащения двухмоторных самолетов He 111, в то время считавшихся наиболее мощными бомбардировщиками Люфтваффе. Реально же из-за нехватки современных моторов на истребители Bf 109D устанавливались... двигатели Jumo 210Da, даже без системы непосредственного впрыска, которую немцы так расхваливали, описывая Bf 109C. Таким образом, в части силовой установки Bf 109D был не просто «шагом назад», а можно сказать, «двумя шагами» в том же направлении. Как видно, не все хорошо было в германском авиационном моторостроении, если ведомству Геббельса пришлось прибегать к подобным уловкам.

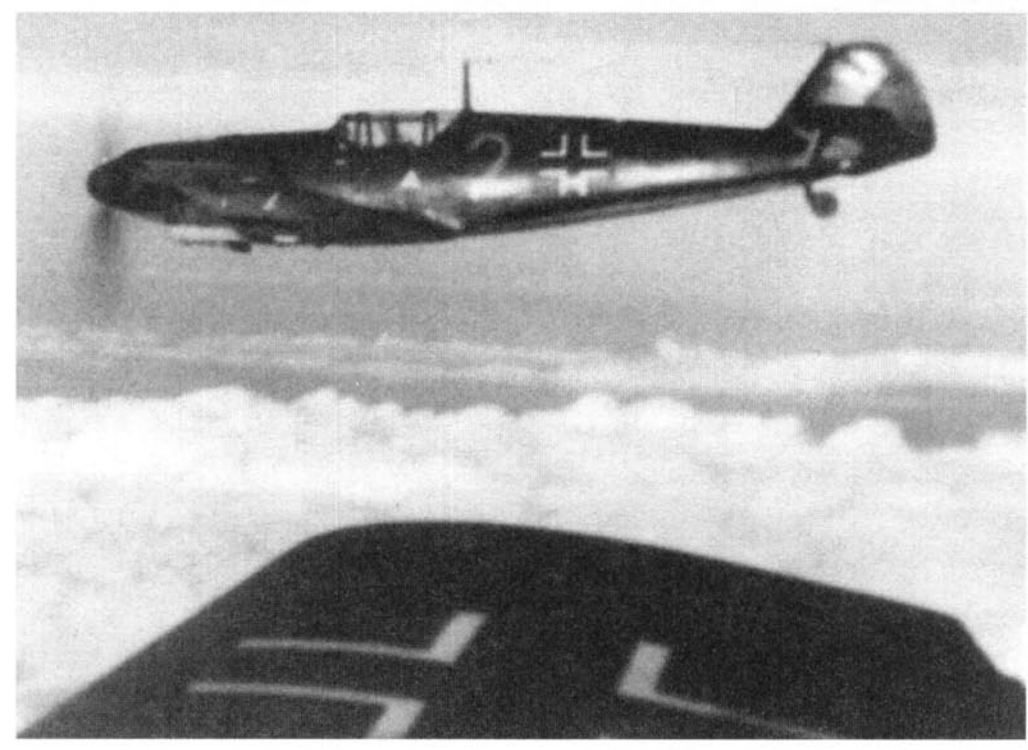
Кроме того, планер самолета Bf 109D несколько усилили, вследствие чего он стал тяжелее. Так, крыло получило более мощные полки лонжерона, а хвостовая опора, прежде состоявшая из двух силовых элементов — основной опоры и подкоса, превратилась в «свободнонесущую». В результате увеличения полетной массы максимальная скорость «до-

Вверху: истребители Bf 109D-1. Двухлопастные винты, жидкостные радиаторы под мотогондолой — никаких признаков мифических DB 600

ры» стала меньше, чем у Bf 109B-2, и составила всего 450 км/ч. В кабине появился прицел Revi C/12D, изменилась также конструкция выхлопных патрубков, которая на машинах поздних серий стала такой же, как у Bf 109E. Емкость фюзеляжного бака, повторявшего контур сиденья пилота, увеличили до 400 л. Бронирование на самолете отсутствовало. Вооружение состояло из четырех пулеметов MG-17, при этом фюзеляжные пулеметы имели боекомплект по 500, а крыльевые — по 420 патронов на ствол.

Отмечалось, что взлет с опущенными на 20° закрылками на Bf 109D был чрезвычайно коротким, а скороподъемность — заметно лучшей, чем у «Берт». Летные данные на боевой высоте считались удовлетворительными, хотя самолет имел сравнительно большую скорость сваливания. Оно происходило без попадания в штопор, при этом самолет предупреждал о приближении к опасному режиму тряской элеронов. Угол отклонения элеронов кинематически увязывался с положением закрылков; элероны зависали на 11° при выпуске последних. Чрезмерно переднюю или заднюю центровку можно было скомпенсировать путем изменения угла установки стабилизатора (от −8° до +3°).

Небольшую установочную партию Bf 109D построили в начале 1938 г. Подобно предсерийным самолетам модификации В, почти все они использовались для экспериментальной и опытной отработки «мессершмиттов», в основном серии Е. Вслед за ними со сборочной линии стали сходить Bf 109D-1, поставки которых в группу I/JG131 начались весной 1938 г., а летом такие машины отправились в Испанию. При изучении динамики поставок «Дор» в строевые части складывается ощущение, что до определенного момента их производство как бы сдерживалось, а затем вдруг за короткое время было выпущено сразу много машин этой модификации. Известный знаток «мессершмитта» Дж. Бимен отмечал: «Если в августе 1938 г. Bf 109 составляли менее половины из 643 истребителей первой линии, которыми располагали Люфтваффе, то спустя всего семь месяцев в докладе о боевом составе число Bf 109 выросло до 583». Заметим, что суммарный объем выпуска «сто девятых» в 1938 г. не превысил 400 ед. Откуда вдруг такие стахановские темпы? Все становится на свои места, если предположить, что планы оснащения «мессершмитта» двигателями DB 600 действительно существовали, и планеры для таких силовых установок были построены, вот только самих моторов «не оказалось в наличии». Затем в какой-то момент (видимо, в июле—августе 1938 г.) созрело решение о возврате к более надежному Jumo 210Da, а чтобы получить «с паршивой овцы хоть шерсти клок», немцы провели комплекс мероприятий, нацеленных на дезинформацию вероятных противников.



Этот Bf 109D-1, сфотографированный в полете летом 1939 г., принадлежал группе I/JG21



Конструкция Bf 109D-1 предполагала сдвигание вперед задней части капота мотора Jumo 210Da для обслуживания пулеметов

15 июля 1938 г. Э. Удет вместе с известным американским морским летчиком майором А. Вильямсом, посетившим Германию в рамках тура по Европе на самолете «Галфхаук», прибыли в Кассель, где на заводе фирмы «Физилер» серийно строились истребители Bf 109D-1. Удет пообещал Вильямсу, что тот получит возможность полетать на «свежеиспеченном» обычном серийном «мессершмитте», однако он умышленно ввел приятеля в заблуждение. На деле американцу подсунули опытную машину с гораздо более мощным мотором, вероятнее всего с DB 601A... Требовалось произвести впечатление на «независимого эксперта», и затея вполне удалась. «Я прикинул, что для разбега «мессершмитту» потребовалась вдвое меньшая дистанция, нежели для «Харрикейна», и вчетверо меньшая, чем для «Спитфайра», — вспоминал впоследствии Вильямс. — При потере скорости он валился строго на нос...Управляемость при скорости, на 20 миль меньшей эволютивной, была просто удивительной, элероны и рули — чувствительными к малейшему движению. При посадке касание земли произошло при скорости 105 км/ч по прибору... «Мессершмитт» был очень простой машиной... Немцы сказали, что его максимальная скорость где-то 560—570 км/ч, и они говорили правду...»

Германские друзья Вильямса не поскупились на сюрпризы — впоследствии американец горячился и утверждал, будто на «мессершмитте» установлены пять пулеметов, и все они смонтированы в фюзеляже. «Ну, как тебе понравилась машина, Эл? — спросил хитроумный Удет. — Ты первый пилот не из Люфтваффе, который получил возможность полетать на ней». «Это лучший самолет, в кабине которого я когда-либо сидел!» — с восторгом ответил Вильямс. Помимо летных данных американца поразила быстрота, с которой мог быть заменен двигатель «мессершмитта». По его словам, для этого в условиях завода требовалось всего 12 мин, в то время как на типичном американском самолете эту операцию выполняли за 24—36 ч.

Другим американцем, которому выпала возможность полетать на «сто девятом» до

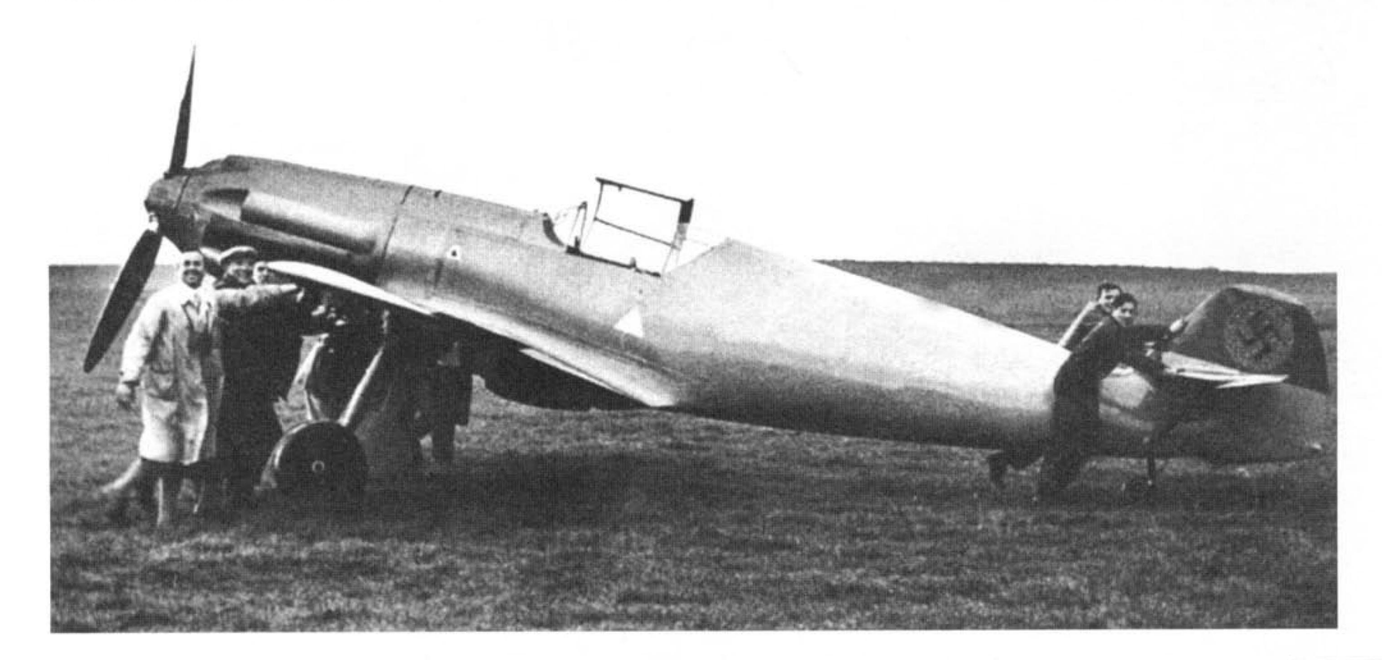
войны, был знаменитый Чарльз Линдберг, пилот, первым в одиночку перелетевший Атлантический океан. 21 октября 1938 г. Линдберг посетил Рехлинский испытательный центр Люфтваффе и после этого сделал запись в дневнике: «Мы осмотрели «мессершмитт-110», а после этого пришел черед совершить полет на «сто девятом». Я сел в кабину, а один из офицеров рассказал о назначении приборов и органов управления. Наибольшая сложность состояла в необходимости соответствующей установки шага винта при взлете, крейсерском полете и пикировании. Затем речь пошла о системе управления закрылками, уборке шасси, регулировке мотора при полете на высоте более 2000 м, стопорении и расстопоривании хвостового колеса и о множестве других обычных для скоростного истребителя устройств. После изучения кабины я выбрался из нее и надел парашют, пока механик запускал двигатель. Затем, неторопливо отрулив к началу полосы, я взлетел.

Управляемость самолета была чудесной. Я потратил четверть часа, приноравливаясь к приборам и органам управления, а затем еще столько же — на развороты, пикирования, иммельманы и т.п. Спустя полчаса я совершил посадку, затем снова взлетел, прошел по кругу над аэродромом и посадил машину во второй раз. Отрулил на стоянку. «Сто девятый» взлетал и садился столь же просто, как и летал».

Опять-таки напрашивается предположение (Линдберг не назвал никаких цифровых или иных данных, позволяющих сделать вывод о модификации самолета) о том, что и в этом случае американцу «подсунули» специально подготовленную, отнюдь не серийную машину, иначе он вряд ли стал бы восхищаться уже отстававшей от жизни «Дорой», по скорости и скороподъемности не превосходившей советского «ишака». А вот несерийные экземпляры «мессершмитта», которые в этот период неоднократно повергали мировые достижения скорости, действительно могли вызвать восхищение.

Один из таких самолетов — опытный Bf 109V13 со специально форсированным двигателем DB 601 (за счет уменьшения ресурса до 20 ч его мощность довели до 1650 л.с.) принес Германии мировой рекорд скорости среди сухопутных самолетов (611 км/ч). Моторы семейства DB 601 имели такие же размеры, как и DB 600. Цилиндры и поршни остались без изменений, но вместо карбюраторов конструкторы применили систему непосредственного впрыска топлива в цилиндры с топливным насосом «Бош», а степень сжатия увеличили с 6,5 до 6,9 (в случае с Jumo 210Ga аналогичная попытка закончилась провалом — недаром после Bf 109C-1 последовала «Дора» с технически менее совершенным Jumo 210Da). Частоту вращения турбины нагнетателя мотора DB 601 можно было плавно менять с помощью гидромуфты. Непосредственный впрыск способствовал уменьшению расхода топлива, позволял использовать бензин с меньшим октановым числом и обеспечивал возможность работы мотора при отрицательных перегрузках. Однако все эти новшества потребовали длительной доводки.

Сверхскоростной прототип Bf 109V13 с мотором DB 601 и трехлопастным винтом смог развить максимальную скорость 611 км/ч ценой максимального форсирования двигателя





Этот Bf 109E-1 из 7/JG21 в сентябре 1939 г. летал с аэродрома Бранденбург. Самолет вооружен четырьмя пулеметами MG 17. Всего было построено 1183 машины этой субмодификации

«Эмиль» — синоним успеха

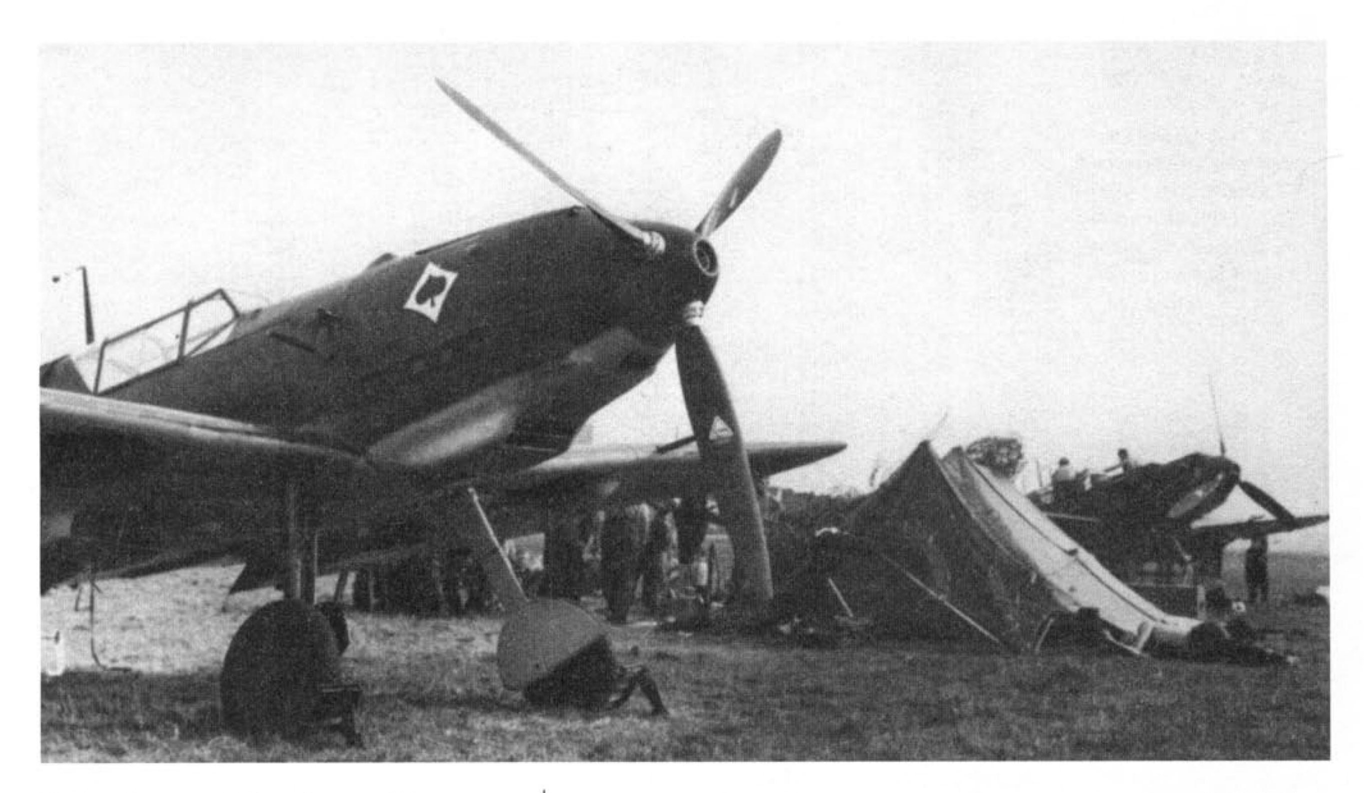
В знак признания заслуг В. Мессершмитта в оснащении германских Люфтваффе первоклассными самолетами министерство авиации летом 1938 г. распорядилось впредь именовать все спроектированные им машины первыми буквами фамилии — Me, при этом на старые образцы техники (Bf 108, Bf 109 и Bf 110 это правило не распространялось).

При создании очередной модификации E конструкторы «сто девятого» воспользовались уже готовыми планерами предсерийной партии Bf 109D-0. В частности, летные испытания машин, имевших обозначения Bf 109V14 (D-IRTT) и V15 (D-IPHR), начались летом 1938 г. Оба самолета получили двигатели DB 601A1 взлетной мощностью 1050 л.с. при частоте вращения коленвала 2480 об/мин, 1000 л.с. при частоте вращения 2400 об/мин и 810 л.с. при 2200 об/мин на высоте 3700 м. Bf 109V14 был вооружен двумя фюзеляжными пулеметами MG 17 и двумя крыльевыми пушками MG/FF, а V15 имел только пулеметы. В конце 1938 г. была выпущена установочная серия из восьми Bf 109E-0, которые предназначались для испытания вооружения и двигателя. Они были в целом подобны опытным машинам, а их вооружение состояло из двух фюзеляжных и двух крыльевых пулеметов. Фюзеляж самолета Bf 109E-0 от кабины пилота и до хвоста не отличался от фюзеляжа «Доры», зато конструкция мотоустановки изменилась существенно. Маслорадиатор разместили в тоннеле под двигателем, а жидкостные (гликолевые) радиаторы смонтировали симметрично под крылом самолета в корневой части позади колодцев основных стоек шасси.

Производство моторов DB 601 помимо заводов «Даймлер-Бенц» в Генсхагене и Мариэнфельде было решено развернуть на заводе «Хеншель и сын» в Альтенбауне и на предприятии «Бюссинг». Однако доводка двигателя затягивалась, поэтому во второй половине 1938 г. на авиационных заводах скопилось довольно много готовых планеров Bf 109E-1 (повторялась история с «Дорой»). Впрочем, на этот раз немецким моторостроителям удалось с минимальными потерями выйти из положения и наладить выпуск DB 601. Первый серийный истребитель Bf 109E-1 был сдан в январе 1939 г. Производство модификации E развернули в Регенсбурге, а завод в Аугсбурге переключился на выпуск двухмоторных тяжелых истребителей Bf 110.

Помимо серийных заводов фирмы «Мессершмитт» выпуском Bf 109 по лицензии впоследствии занимался еще ряд германских предприятий:

— завод «Эрла Машиненверке» в Лейпциге, функционировавший первоначально на правах авиационного отдела машиностроительного завода, организованного Г. Отто в



Истребители Bf 109E-3 из эскадры JG53. Их вооружение существенно усилено: мотор-пушка MG/FF-M, две пушки MG/FF в крыле и пара пулеметов MG 17 над двигателем. Было построено 1276 «Эмилей-3»

1915 г. В начале 1933 г. фирма «Нестлер унд Брайтфельд» построила здесь легкий моноплан-парасоль с мотором 20 л.с., а после прихода к власти Гитлера предприятие выпускало разные самолеты, такие, как Ar 65, Ar 68, He 51. В 1936—1945 гг. завод «Эрла» изготовил около 12000 Bf 109 разных модификаций;

— завод «Винер-Нойштадт Флюгцойгверке ГмбХ» (WNF) в австрийском городе Винер-Нойштадт, который был открыт в 1914 г. и выпускал по лицензии двигатели «Даймлер». В 1935 г. территорию этого завода и расположенной рядом фабрики, занимавшейся производством патронов, объединили в единое авиастроительное предприятие. После аншлюса Австрии на заводе WNF строили преимущественно Bf 109;

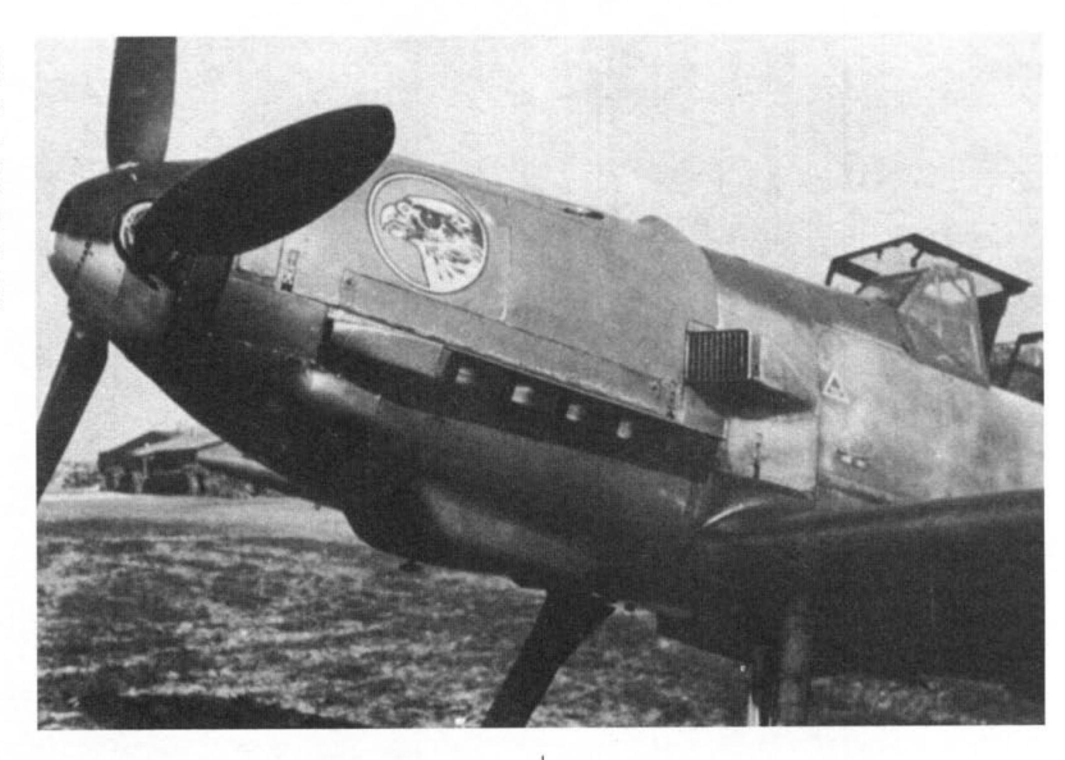
— завод «Физилер Флюгцойгбау», правопреемник основанного в 1896 г. в окрестностях Касселя завода «Герхард Физилер Верке ГмбХ». Последний был известным в Германии летчиком, мастером высшего пилотажа и конструктором. В 1932 г. последовало объединение этого предприятия и фирмы «Кегель», производившей легкомоторные самолеты и планеры. Кроме истребителей здесь выпускали многоцелевые самолеты Fi 156 и еще до войны проводили экспериментальные работы по ракетам Фау-1;

— завод «Актиен Гезеллшафт Отто Флюгцойгверке ГмбХ» (AGO) в Ошерслебене, основанный отцом и сыном Отто в 1909 г., а спустя пять лет начавший строить военные самолеты. В годы кризиса предприятие разорилось, было восстановлено в 1934 г. инженером Й. Мюллером, затем в 1936 г. освоило производство легкого двухмоторного самолета AGO Ao 192 «Курьер», а впоследствии выпускало истребители Bf 109 и FW 190;

— завод «Арадо» в Варнемюнде, принадлежавший фирме «Арадо Флюгверке Гмбх» с головным предприятием в Бабельсберге, в окрестностях Берлина. Это был правопреемник основанной в 1917 г. фирмы «Флюгцойгбау—Фридрихсгафен». В 1925 г. фирма получила в свое распоряжение и перестроила огромный по площади завод в Варнемюнде. В период экономического кризиса фирмы «Арадо» и «Хейнкель» создали объединенный концерн, а в 1935 г. в Варнемюнде работало более 1800 человек. Помимо Bf 109 и FW 190 в годы войны завод «Арадо» массово выпускал учебные самолеты Ar 96.

Истребитель Bf 109E-1 обладал рядом преимуществ по сравнению с большинством современных ему истребителей благодаря системе непосредственного впрыска топлива в цилиндры. Теперь ему не были страшны отрицательные перегрузки, возникающие при переходе из горизонтального полета в пикирование, что было проблемой для карбюраторных двигателей. В отличие от прежних «сто девятых» на «Эмилях» устанавливался трехлопастный винт VDM изменяемого шага. Само-

Нос фюзеляжа истребителя Bf 109E-4 из JG51. На машинах этой субмодификации, выпущенных в количестве 496 единиц, вооружение ограничили двумя крыльевыми пушками и двумя фюзеляжными пулеметами



лет получил приемо-передающую радиостанцию FuG 7, но, несмотря на то, что немцам было известно о появлении бронирования на советских истребителях в Испании, германский истребитель не имел никакой защиты пилота, а его бензобак оставался непротектированным, что, несомненно, снижало живучесть машины. Серийные Bf 109E-1 вооружались по образцу Bf 109E-0 (т.е. несли по четыре 7,92-мм пулемета MG 17). Боекомплект фюзеляжных MG-17 состоял из 1000 патронов на ствол, а в ящиках крыльевых размещалось по 420 патронов.

Самолеты Bf 109E-1 стали поступать в истребительные подразделения Люфтваффе в самом начале 1939 г. Несмотря на дефицит, испытываемый германскими ВВС, и близкое завершение войны в Испании, Гитлер решил направить некоторое количество «Эмилей» на Пиренейский полуостров. Это объяснялось значительными потерями «мессершмиттов» ранних модификаций в отрядах легиона «Кондор» и их износом; кроме того, Испания рассматривалась теперь как полигон для войсковых испытаний нового оружия. В числе первых прошел перевооружение на Bf 109E-1 отряд 2.J/88.

Взамен на «услугу» правительство Германии потребовало от Франко допустить немецкий капитал в горнорудную промышленность, закупить немецкого горного оборудования на 5 млн марок и заплатить за перевооружение легиона железной рудой. Генерал Франко принял это предложение, а немецкая помощь позволила ему выиграть сражение за Каталонию. И все же Bf 109E-1 прибыли слишком поздно, чтобы принять участие в этом наступлении. Реально до конца марта 1939 г., когда война закончилась, в Испании успели собрать только половину из прибывших «Эмилей», которые практически не участвовали в боях.

Как упоминалось выше, перевооружение истребительной авиации Люфтваффе на самолеты Bf 109E-1 было приоритетной задачей, но недостаток твердой валюты заставил согласиться на один экспортный контракт — для Швейцарии. Швейцарские ВВС в декабре 1938 — январе 1939 г. должны были получить 10 истребителей с двигателями Jumo 210. Вслед за этим последовал контракт на 30 Bf 109E-1. Все они, подобно предыдущей модели, поставлялись швейцарцам без вооружения и радиооборудования. Первый самолет был принят Швейцарией 14 апреля 1939 г. Вскоре швейцарцы заказали еще 50 истребителей модификаций E-1 и E-3, поставки которых завершились уже в разгар войны, в апреле 1940 г. Впоследствии швейцарским «сто девятым» время от времени пришлось вступать в воздушные бои как со случайными, так и с преднамеренными нарушителями воздушного пространства с обеих воюющих сторон. Последний швейцарский «мессершмитт» был снят с вооружения 28 декабря 1949 г.

Если в 1938 г. общий выпуск истребителей Bf 109 составил около 400 машин (в этом году германская авиапромышленность сумела изготовить 450 одноместных истребителей, включая небольшое число Ar 68 и He 112), за первые восемь месяцев 1939 г. (до вторжения в Польшу) было построено 1091 Bf 109. Таким образом, среднемесячный темп производства удалось довести до 136 Bf 109. Следует учесть, что какая-то часть планеров для «Эмилей» была изготовлена еще в 1938 г. и дожидалась серийных двигателей DB 601. На протяжении четырех завершающих месяцев 1939 г. из ворот сборочных заводов выкатили еще 449 «сто девятых». Основными изготовителями истребителя Bf 109 в указанном году стали лейпцигский завод «Эрла Машиненверке» и кассельский «Физилер». Эти два предприятия выпустили 1393 Bf 109, тогда как завод фирмы «Мессершмитт» в Регенсбурге — всего 147.

В течение весны—лета 1939 г. большинство истребительных подразделений Люфтваффе быстро перевооружилось на Bf 109E-1 со старых типов «мессеров». Интересно отметить, что к началу Второй мировой войны истребителями Bf 109 вооружили пять из семи групп эскадр так называемых «разрушителей» или «эсминцев» — тяжелых истребителей ZG (из-за нехватки штатных Bf 110). В мае 1939 г. в Люфтваффе прошла очередная волна перенумерации авиационных частей и подразделений в соответствии с новым принципом: каждый из четырех созданных воздушных флотов получил группу номеров (по 25) для входящих в его состав эскадр. Так, эскадры 1-го ВФ теперь могли иметь номера с 1 по 25, эскадры 2-го ВФ — с 26 по 50 и т.д. В составе «инструкторской» дивизии, в которой отрабатывались новые приемы боевого применения и готовились командирские кадры, развернули две эскадры — LG1 и LG2. Нумерация частей, относившихся к морской авиации, осталась прежней. В конце мая Люфтваффе располагали 24 группами, вооруженными истребителями Bf 109.

В конструкторском бюро В. Мессершмитта продолжалась доводка двигателя и вооружения истребителя. В начале лета на одном из предсерийных Bf 109E-0 установили двигатель DB-601Aa. Этот самолет получил обозначение Bf 109V17 (D-IWKU) и послужил прототипом истребителя Bf 109E-3. Конструкция двигателя DB-601Aa предусматривала возможность установки в развале блоков цилиндров 20-мм пушки MG/FF, стреляющей через кок винта. Мощность двигателя на взлетном режиме составляла 1175 л.с. при частоте вращения вала 2480 об/мин, а на высоте 4500 м — 1020 л.с. при частоте 2400 об/мин. Модификация Bf 109E-2 с двигателем DB-601A и мотор-пушкой MG/FF была сочтена излишним промежуточным шагом, и в серийное производство не передавалась (по некоторым сведениям небольшое число машин этого типа все же было построено на заводе в Регенсбурге). Истребитель Bf 109E-3 сменил E-1 на сборочных линиях осенью 1939 г., а на вооружение Люфтваффе стал поступать в конце года. Первоначально вооружение Bf 109E-3 действительно усиливали по сравнению с предшествовавшей модификацией путем установки 20-мм пушки MG/FF, но проблемы с ее перегревом, задержками и большой отдачей привели к тому, что в строевых частях пушку нередко демонтировали сразу после получения истребителя. На поздних Bf 109E-3 крыльевые пулеметы заменили пушками MG/FF с боекомплектом по 60 снарядов на ствол. Размещение магазина пушки в крыле «мессершмитта» потребовало внедрения выпуклого обтекателя на нижней поверхности крыла. Секундный залп двух пушек и пары синхронных пулеметов составил 2,2 кг — весьма неплохой показатель для последних месяцев 1939 г.

Истребительные группы Люфтваффе, вооруженные Bf 109 в конце мая 1939 г.

Прежнее наименование	Новое наименование	Место базирования
«Инструкторская» дивизия		
I (leicht)/LG2	I (J)/LG2	Гарц
I (schwere)/LG1	I (Z)/LG1	Барт
1-й воздушный флот		
I/JG130	I/JG1	Йессау
I/JG131 «Рихтгофен»	I/JG2 «Рихтгофен»	Дёберитц
I/JG231	I/ZG2	Бернбург
II/JG231	I/JG3	Цербст
I/JG141	I/ZG1	Дамм
II/JG141	I/ZG76	Пардубитц
2-й воздушный флот		
I/JG132 «Шлагетер»	I/JG26 «Шлагетер»	Кёльн
II/JG132 «Шлагетер»	II/JG26 «Шлагетер»	Дортмунд
I/JG142 «Хорст Вессель»	I/ZG26 «Хорст Вессель»	Дортмунд
II/JG142 «Хорст Вессель»	II/ZG26 «Хорст Вессель»	Верл
III/JG142 «Хорст Вессель»	III/ZG26 «Хорст Вессель»	Липпштадт
3-й воздушный флот		
I/JG233	I/JG51	Бад Албинг
I/JG433	I/JG52	Бёблинген
I/JG133	I/JG53	Висбаден
II/JG133	II/JG53	Маннхайм
I/JG143	I/ZG52	Иллешайм
4-й воздушный флот		
I/JG134	I/JG76	Вин
I/JG331	I/JG77	Бреслау
II/JG333	II/JG77	Пилзен
I/JG333	II/ZG1	Фюрстенвальде
I/JG144	II/ZG76	Габлинген
Морская авиация		
6(J)/Tragergruppe 186	II/TrGr186	Киль

22 ноября 1939 г. был несчастливым днем для германских истребителей: сразу три машины приземлились на территории, контролируемой французами, и два из них оказались малоповрежденными. Одна из машин (Bf 109E-1 зав. № 1251) принадлежала I/JG76; ее пилот, потерявший ориентировку, совершил вынужденную посадку на «живот» и был взят в плен французскими солдатами. В январе 1940 г. этот самолет демонстрировался в Париже на Елисейских Полях. Другой пилот, австриец обер-фельдфебель Х. Клоймюллер из II/JG51, из-за навигационной ошибки посадил свой «мессершмитт» прямо на Страсбургский аэродром. Машина не получила ни малейших повреждений; ошалевшего от неожиданности летчика немедленно арестовали. Столь замечательным подарком французы решили воспользоваться по полной программе и наметили обширный комплекс испытаний. Для перегонки «сто девятого» в исследовательский центр в Орлеане срочно разыскали капитана К. Розанова (Розанофф), который уже имел опыт пилотирования «мессершмитта», а в указанное время являлся командиром эскадрильи GC II/4. Тот прилетел в Страсбург с двумя ведомыми на самолетах Кертис Н-75 «Хаук». Обратно «мессер» должен был идти в сопровождении французских истребителей, иначе нельзя было бы исключить возможности инцидентов: все-таки шла война, пусть и «странная». Но именно эта предусмотрительность французского командования в сочетании с русским разгильдяйством сыграла злую шутку: уже почти долетев до конечной точки маршрута, Розанов решил блеснуть мастерством и выполнить несколько бочек над аэродромом базирования GC II/5. То ли он сделал что-то не так, то ли его ведомый адъютант Баптизэ ошибся — словом, в ходе непредусмотренного заданием маневра «Хаук» отрубил винтом хвост «мессеру», после чего Розанову пришлось покинуть его с парашютом.

К счастью для французов и англичан оставался еще третий целехонький Bf 109E-3 (зав. № 1304), также приземлившийся на колеса неподалеку от Страсбурга из-за навигационной ошибки пилота из I/JG76. На этот раз опытного пилота Розанова не приглашали, и «мессершмитт» благополучно приземлился в Орлеане 6 декабря 1939 г. Из-за неважной погоды в начале зимы 1939—1940 гг. машина летала мало, однако в экспресс-отчете, выпущенном испытательным центром в том же месяце, отмечалось, что ее максимальная скорость составляет 570 км/ч на высоте 5000 м (любопытно, что сами немцы указывали в техническом описании Bf 109E-3 максимальную скорость полета, равную 560 км/ч на высоте 4550 м). Французы вновь обратили внимание на мощный разворачивающий момент двигателя «мессера» при взлете, что сильно усложняло разбег, и на более сложную технику выполнения правого боевого разворота по сравнению с левым.

В январе 1940 г. командующий французскими ВВС генерал Вюллемин распорядился провести сравнение истребителей Bf 109E-1 и «девуатин» D-520 в полете (затем «немца» сравнили с самолетами «блох» МВ-152, «блох» МВ-174 и «потез» 63-11). В выпущенном отчете отмечалось превосходство «мессершмитта» в летных данных над обоими французскими истребителями, однако подчеркивалось, что это превосходство не является абсолютным. Двухмоторные разведчики и бомбардировщики, по мнению французских испытателей, также имели неплохие шансы в схватках с «мессершмиттами»: «блох» МВ-174 — благодаря высокой скорости, а «потез» 63-11 — благодаря высокой маневренности.

Менее чем за неделю до начала немецкого вторжения во Францию, Бельгию и Голландию, 4 мая 1940 г. французы передали уже «повидавший виды» Bf 109E-3 (зав. № 1304) англичанам, которые также провели два цикла испытаний: сначала в Центре испытаний самолетов и вооружения (аналог советского НИП АВ) в Боскомб Дауне, а затем в Королевском авиационном институте в Фарнборо. В Великобритании самолет получил номер АЕ-479. В ходе испытаний выявилось, что «Харрикейн», даже оснащенный винтом-автоматом «ротол», уступает «сто девятому» во всех отношениях, за исключением горизонтальной маневренности на малых высотах. «Спитфайр» I с двухлопастным двухшажным винтом (в то время все «Спитфайры» имели такой винт) также уступал германскому оппоненту по большинству характеристик.

В числе негативных свойств «мессершмитта» английские испытатели отметили:

— руль высоты и элероны становятся слишком «тяжелыми» при высокой скорости;

— из-за высокой нагрузки на крыло самолет имеет относительно высокую эволютивную скорость и довольно большой радиус разворота;

— отсутствие триммера руля направления вызывает большие нагрузки на педалях при пикировании;

— кабина слишком тесная.

Общее мнение английских пилотов, летавших на Bf 109E: это был опаснейший противник. Они отмечали отличную управляемость на малых и средних скоростях, отличные углы атаки на малых скоростях, отсутствие тенден-



Истребитель Bf 109E-3 зав. № 1304, совершивший вынужденную посадку на французской территории 22 ноября 1939 г.

ции сваливаться в штопор, короткий разбег. Еще одно достоинство «мессера» — крутой угол набора высоты на небольшой скорости; ни одна из английских машин не могла удержаться «на хвосте» у Bf 109E при выполнении этого несложного, в общем-то, маневра. Немецкие летчики об этом прекрасно знали и нередко пользовались для того, чтобы оторваться от преследователя. Интересно, что все тот же экземпляр «Эмиля» (зав. № 1304) в апреле 1942 г. отправился в США для проведения сравнительных испытаний с американскими машинами.

К концу лета 1940 г. немцы учли опыт боев во Франции. Фонарь кабины Bf 109E-3 при доработках получил усиленный переплет, а пилот был защищен 8-мм бронеспинкой, масса которой составляла 24 кг. Еще чуть позже над головой пилота в откидной части фонаря появился 13-кг бронезаголовник. Было окончательно решено отказаться от моторпушки MG/FF. В результате освоения этих и некоторых других мелких изменений в серийном производстве появился Bf 109E-4, сменивший E-3 на сборочных линиях в конце лета 1940 г. Характерным внешним отличительным признаком E-4 был новый, довольно угловатый, но и более прочный переплет фонаря. Тем же летом фирма «Икария-верке» из Вельтена предложила для пушки MG/FF ленточную систему питания, но ее отладка затянулась до начала 1941 г., и это вариант крыльевого вооружения так и не был внедрен в серию. Зато темп стрельбы пушек, применявшихся на Bf 109E-4, удалось несколько увеличить.

Недостаточная дальность полета «сто девятого», заметно ограничившая боевые возможности истребительных подразделений на последнем этапе французской кампании, вызвала необходимость разработки 300-литрового подвесного сбрасываемого бака. Он изготавливался из прессованной фанеры и быстро приходил в негодность. Кроме того, пилоты истребителей считали его пожароопасным, поэтому он использовался в основном для перегонки машин. В случае, если истребитель взлетал с таким баком на боевое задание, то пилот всегда сначала вырабатывал горючее из этого бака, а затем сбрасывал его, чтобы не подвергаться излишнему риску в ходе возможного воздушного боя.

Другая попытка увеличения дальности полета «Эмиля» была предпринята путем организации буксировки бомбардировщиком истребителя. Испытания, в ходе которых проводилась буксировка Bf 109E, проводил в Аугсбурге летчик-испытатель К. Баур. Истребитель подсоединялся к двухмоторному Bf 110 тросом с помощью замка на коке винта. При взлете двигатели обоих самолетов работали, затем винт буксируемого истребителя флюгировался. И хотя испытания прошли успешно, такой способ увеличения дальности «Эмиля» признали чересчур экзотичным.

В период французской компании опробовали возможность использования Bf 109E в качестве истребителя-бомбардировщика (Jabo). На подфюзеляжный балочный держатель подвешивали одну бомбу калибра 50 или 250 кг. Войсковые испытания истребителя-бомбардировщика проводились в испыта-



Пристрелка оружия на истребителе Bf 109E-4/N, отличавшегося от основной серии мотором DB 601N. Всего было изготовлено 20 таких машин

тельной группе EGr210, которой командовал капитан В. Рубенсдёрфер. Два отряда этой группы были вооружены двухмоторными «разрушителями» Bf 110, а третий — одномоторными Bf 109 модификаций E-1/B и E-4/B. Впоследствии группа EGr210 использовалась немцами для борьбы с судоходством в районе Ла-Манша. Кроме того, истребителями-бомбардировщиками Bf 109 E-1/B и E-4/B вооружили группу II(Sch.)/LG2.

Пилоты получили только краткие инструкции о способах бомбометания, ведь их машины не имели никаких специальных прицельных приспособлений. Впрочем, стрелковый прицел «Реви» оказался пригодным для осуществления бомбометания с пикирования. Наиболее выгодный угол пикирования, равный 45°, отмечался красной линией на обеих сторонах фонаря кабины. Для бомбометания с малых и средних высот рекомендовалась скорость пикирования 600 км/ч. Действия истребителей-бомбардировщиков были признаны вполне успешными, в связи с чем Г. Геринг распорядился сформировать в каждой истребительной эскадре отдельный отряд Jabo. Специально для самолетов Bf 109E-4/B спроектировали балочный держатель, позволявший подвешивать четыре бомбы SC50.

Параллельно с Bf 109E-4 небольшой серией выпускался конструктивно идентичный с ним разведчик Bf 109E-5, на котором пушки MG/FF не устанавливались, а в хвостовой части фюзеляжа позади кабины монтировалась фотокамера Rb 21/18.

Летом 1940 г. немецкие моторостроители наладили серийное производство двигателя DB 601N. Новый двигатель обладал увеличенной мощностью: взлетной — до 1200 л.с. при частоте вращения вала 2600 об/мин и максимальной на высоте 5000 м — до 1270 л.с. в течение одной минуты. В отличие от предшествовавшей модификации, работавшей на 87-октановом бензине B4, мотор DB 601N потреблял 96-октановый бензин C3, что позволило повысить степень сжатия топливовоздушной смеси с 6,9 до 8,2. Конструкторам пришлось также немного изменить форму головки цилиндров для повышения ее прочности.

Новым вариантом двигателя оснащали пять субмодификаций «Эмиля», в том числе истребитель Bf 109E-4/N, а также разведчики Bf 109E-5/N и Bf 109E-6. Последний, в отличие от E-5, вооружался четырьмя пулеметами MG 17, а в кабине пилота размещалась ручная фотокамера. Внешне его невозможно было отличить от обычного истребителя. В начале осени 1940 г. вместо Bf 109E-4/N со сборочных линий стал сходить Bf 109E-7 с таким же мотором DB 601N, но отличавшийся возможностью подвески под фюзеляжем 250-кг бомбы или 300-литрового бака на универсальном держателе ETC-500. По внешнему виду самолеты этой модификации отличались коком заостренной формы; впрочем, это распространялось, по-видимому, на все машины, оснащенные двигателями DB 601N. Кроме того, некоторые самолеты получили бронестекло в лобовой части фонаря. Штурмовая субмодификация Bf 109E-7/U2 выделялась наличием 5-мм бронеплиток под маслорадиатором и топливными насосами для защиты от огня с земли.

Специально подготовленные для эксплуатации в условиях жаркого климата варианты Bf 109E-4/Trop, E-5/Trop и E-7/Trop поставлялись в истребительные подразделения, воевавшие на Средиземноморском театре боевых действий. Помимо песчаного фильтра, который монтировался на входе нагнетателя мотора, такие машины несли специальный аварийный комплект и оснащались узлом крепления для съемного зонтика, прикрывавшего кабину. После взлета пилот открывал заслон-

ку, и вплоть до посадки воздух к нагнетателю поступал, минуя пылефильтр. Тем самым обеспечивалось снижение сопротивления на входе в нагнетатель и повышалась мощность мотора на средних и больших высотах. Перед посадкой пилот вновь переключал воздушный поток на пылефильтр.

На субмодификации Bf 109E-7/Z по-видимому впервые применялась система форсажа с впрыском закиси азота GM-1. Она хранилась в сжиженном виде в цилиндрическом баллоне, смонтированном в закабинном отсеке. Вытеснение закиси и подача ее ко входу в нагнетатель производились сжатым воздухом. Действие закиси азота (это тот самый веселящий газ, который использовался в медицине для анестезии) было комплексным. Во-первых, разлагаясь при высокой температуре, она выделяла кислород, способствующий сжиганию большего количества топлива в объеме цилиндра и, тем самым, повышала мощность. Во-вторых, при газификации жидкой закиси азота ее температура резко уменьшалась, что приводило к понижению давления холодной топливо-воздушной смеси. Таким образом, смесь допускала использование низкооктанового топлива в двигателях с большой степенью сжатия. В-третьих, добавка концентрированного окислителя позволяла подавать дополнительное топливо в цилиндры в разреженном воздухе, что способствовало увеличению потолка, скорости и скороподъемности истребителя на больших высотах. В отчете по испытаниям Bf 109E-7/Z, датированном 8 декабря 1940 г., указывались следующие результаты: в диапазоне высот от 8000 до 11000 м скорость истребителя с включенной системой GM-1 увеличивалась на 60—105 км/ч, а скороподъемность — на 2—3 м/с, что для больших высот весьма существенно.

Хотя система форсажа показала себя эффективной и использовалась на многих последующих модификациях Bf 109, ее применение сопровождалось увеличением полетной массы самолета и снижением его летных характеристик на малых высотах, где эта система не обеспечивала улучшения летных качеств. Смещение центра тяжести назад из-за установки GM-1 приводило еще и к ухудшению устойчивости истребителя, особенно на больших углах атаки.

Осенью 1940 г. были запущены в серию модификации Bf 109E-8 и E-9. Главным их отличием было использование двигателя DB 601E, который представлял собой еще более форсированную по частоте вращения коленвала и наддуву модификацию «шестьсот первого». Его взлетную мощность удалось довести до 1350 л.с. при частоте вращения коленвала 2700 об/мин. Кроме того, было улучшено бронирование пилота. Bf 109E-8 был в целом аналогичен E-7 (за исключением двигателя), а Bf 109E-9 изготовлялся в варианте разведчика без крыльевых пушек, но зато с фотокамерой Rb 50/30 в хвостовой части фюзеляжа. Следует отметить, что число выпущенных E-8 и E-9 невелико, так как той же осенью 1940 г. заканчивалась подготовка к началу серийного производства более совершенной модификации Bf 109F.

Bf 109E использовались в многочисленных исследовательских программах. Так, одним из необычных предложений, направленных на увеличение дальности полета, стало использование двух 300-литровых баков, монтируемых над крылом и сбрасываемых после выра-

Экспериментальный самолет Bf 109V21 с мотором воздушного охлаждения американской фирмы «Пратт-Уитни» был создан на основе планера «Доры»





Обслуживание истребителя Bf 109E-7 из эскадры JG27. Характерное отличие — заостренный кок винта, нетипичный для ранних «Эмилей»

ботки топлива. Испытания Bf 109E-4 с такими баками проводились в исследовательском институте «Граф Цеппелин». Баки назывались «верцельзепп». Было установлено, что выработка из них топлива не влияла на управляемость истребителя, а их сбрасывание осуществлялось вполне безопасно.

Испытания баков в Штутгарте в 1942 г. навели инженера Изерманна на мысль об использовании надкрыльевых контейнеров для перевозки агентов, которых предполагалось десантировать с небольших высот, а также для эвакуации раненых. Контейнер позволял разместить лежа одного человека с парашютом. Тот же истребитель, который использовался для испытания надкрыльевых баков, был оснащен контейнерами и совершил несколько полетов летом 1943 г. Испытания показали, что его крейсерская скорость уменьшалась всего на 20 км/ч. Позднее подобные опыты были продолжены на Bf 109G-12.

Еще одним интересным экспериментом, проводимым на Bf 109E-8, было оснащение истребителя неубирающимся лыжным шасси. На аэродроме Гардемоен неподалеку от Осло зимой 1940—1941 гг. провели серию испытаний на выносливость лыжного шасси. Летчик-испытатель Г. Фей успешно выполнил 37 полетов, но перед 38-й посадкой он заметил необычную тень, которую отбрасывала левая лыжа — она висела вертикально! Произошло банальное разрушение одной из растяжек, и посадка стала невозможной. С земли в воздух взлетела серия красных ракет. Фею ничего не оставалось, как подняться на большую высоту и прыгнуть с парашютом. Позднее выяснилось, что самолет рухнул на землю в непосредственной близости от крупного склада боеприпасов...

Близкое знакомство с «вероятным противником»

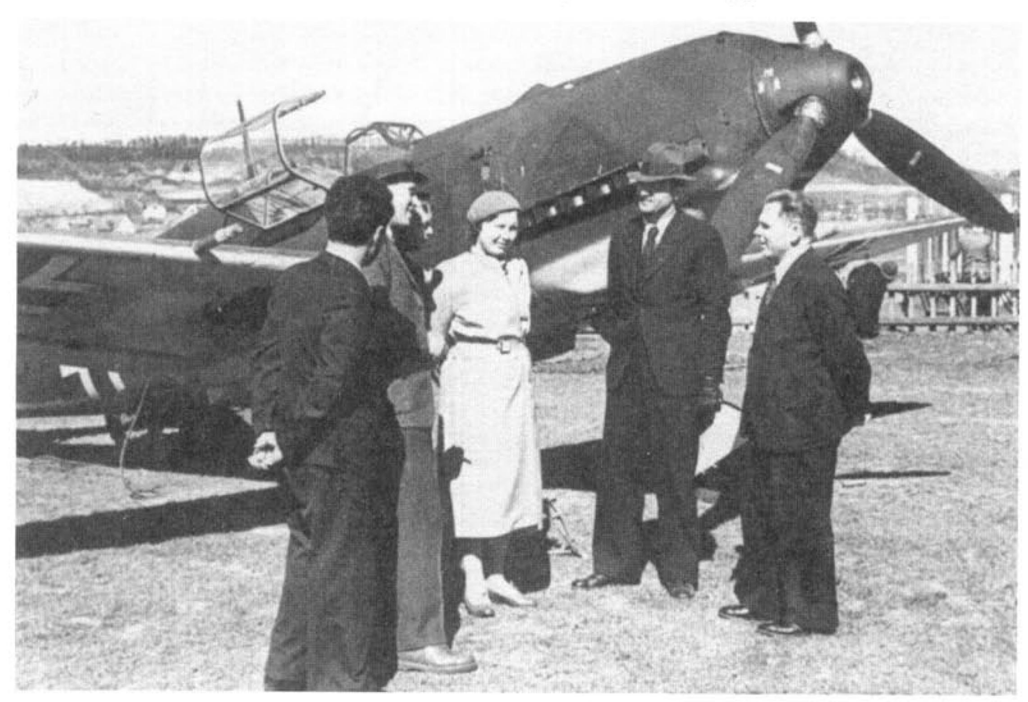
Как известно, 23 августа 1939 г. в Москву прибыл министр иностранных дел Германии Риббентроп. По итогам его переговоров с советским руководством был заключен договор о ненападении между Германией и СССР, а спустя восемь дней началась Вторая мировая война. Впоследствии западная пропаганда старательно заклеймила «сговор большевиков с нацистами», однако обходила две главные причины, толкнувшие Советский Союз к заключению пакта: во-первых, на реке Халхин-Гол продолжались жестокие бои с крупной группировкой японских войск, и не все там ладилось у Красной Армии, а, во-вторых, попытка договориться с англичанами и французами о создании единой антифашистской и антинацистской коалиции в очередной раз утонула в пустой болтовне. Англичане с французами уже трижды не отреагировали должным образом на экспансию Германии: при вводе войск в демилитаризованную Рейнскую зону, при аншлюсе Австрии и при захвате Чехословакии. Можно ли было Сталину полагаться на столь «добросовестных» союзников — вопрос риторический. Сталин выбрал пакт о ненападении, как меньшее из зол. Война Германии с СССР действительно оказалась отсроченной на некоторое время, и каждая из сторон, не теша себя иллюзиями, с еще большим усердием стала готовиться к грядущему столкновению. Дипломаты обнимались, произносили тосты, а военные и руководители промышленности лихорадочно раздумывали о том, как бы воспользоваться этой неожиданной возможностью. «Неожиданной», потому что еще и года не прошло с момента воз-

вращения советских добровольцев из Испании, где они лицом к лицу столкнулись с новой германской техникой и манерой ведения современной войны.

Впечатление, которое произвел «сто девятый» на советских авиаторов в тот период, было двояким. Результаты испытаний Bf 109B-1 в НИИ ВВС выявили примерное равенство этой модификации машины с И-16 (тип 5) по комплексу летно-технических характеристик. Четырехпулеметный И-16 (тип 10) с бронеспинкой и форсированным мотором теоретически превосходил «мессера», но наши специалисты не тешили себя иллюзиями: они отлично понимали, что модификационный ресурс Bf 109 выглядел гораздо предпочтительнее по сравнению с «ишаком». В 1938 г., как уже отмечалось, немцы распространили дезинформацию об установке на истребитель В. Мессершмитта мотора DB 600A мощностью 1000 л.с. Впоследствии именно появлением «сверхскоростного» Bf 109D стали объяснять невыгодное для советской стороны соотношение потерь «мессершмиттов» и И-16 на заключительном этапе войны в Испании, хотя на деле значительно более существенным фактором оказались высокое летное мастерство и более совершенная тактика немцев. Это касалось не только истребителей, но и бомбардировщиков и штурмовиков.

И вот появилась возможность «пощупать руками» немецкие военные новинки, познакомиться с их авиапромышленностью, применяемыми технологиями. В октябре 1939 г. наркомат обороны СССР составил предварительный список образцов немецкой военной техники, которые предполагалось купить для изучения. В авиационном разделе списка указывались истребители Bf 109 (у нас его упорно называли Ме-109) и Не 112, бомбардировщики Do 215 и Не 118, учебно-тренировочные самолеты различных типов, вертолеты фирмы «Фокке-Вульф», двигатели Jumo 211, DB 601, авиадизели фирмы «Юнкерс», разнообразное приборное оборудование и вооружение. Для покупки военной техники в Германии советское правительство выделило 1 млрд. немецких марок.

В том же месяце для изучения немецкой промышленности и отбора образцов для покупки в Германию выехала многочисленная комиссия во главе с членом ЦК ВКП(б) И.Ф. Тевосяном. Авиационную группу возглавлял генерал А.И. Гусев. В нее были включены Н.Н. Поликарпов, А.С. Яковлев, В.Н. Кузнецов, А.Д. Швецов, И.Ф. Петров, П.В. Дементьев, С.П. Супрун и др. Германское министерство авиации показало советским специалистам большинство предприятий авиастроительного профиля, в том числе заводы фирмы «Мессершмитт» в Аугсбурге и Регенсбурге, а также научно-исследовательский авиационный институт в Геттингене и научно-испытательный центр ВВС в Рехлине. Ведущие советские авиационные специалисты смогли осмотреть множество типов боевых машин, в том числе и самолеты, недавно поступившие на вооружение. Наибольший ин-



Члены советской закупочной комиссии в Германии у самолета Bf 109E-3. Крайний справа И.Ф. Петров



У самолета He 100 на аэродроме фирмы «Хейнкель». В центре в летном комбинезоне летчик-испытатель С.П. Супрун. В начале июля 1941 г. он погиб в воздушном бою с «мессершмиттами»

терес у советской делегации вызвал истребитель He 100 с пароохладительной системой, поставивший накануне мировой рекорд скорости. На его фоне даже Bf 109E с мотором DB 601Aa выглядел середнячком. Сами немцы усиленно подогревали интерес к «сотому», поскольку уже отлично понимали, что на роль массового истребителя он не годится. И, надо сказать, эта мистификация им вновь удалась.

Во время визита на фирму Э. Хейнкеля известный летчик-испытатель С.П. Супрун попросил разрешить ему полетать на истребителе He 100. По свидетельству И.Ф. Петрова, этому полету предшествовало несколько этапов переговоров, в ходе которых руководству комиссии пришлось подписать соглашение об оплате стоимости самолета в случае аварии и об отсутствии претензий к фирме, если незнакомый с машиной Супрун разобьется (для такой обеспокоенности были определенные основания: генерал А.И. Гусев, которому немцы позволили совершить полет на легком связном самолете, не справился с управлением и при разбеге едва не опрокинул его, повредив винт). К счастью, в случае с С.П. Супруном все обошлось благополучно, причём Э. Хейнкель даже предложил тост с разбиванием хрустальных фужеров в честь искусного пилота.

14 ноября 1939 г. члены советской делегации посетили базу истребительной эскадры JG2 «Рихтгофен», беседовали с летчиками, в том числе с командиром одной из групп капитаном Г. Виком — впоследствии оказавшимся одним из наиболее результативных асов первого периода Второй мировой войны. Немцы рассказали о структуре эскадры, особенностях летной подготовки, принципах восполнения потерь. В указанный период в эскадре проходили службу 36 офицеров, воевавших в составе «Легиона Кондор» в Испании. Немецкие пилоты высказали свое мнение об имевшихся на вооружении истребителях Bf 109E, их оборудовании и вооружении.

Во время первого визита в Германию советской авиационной делегации был оказан внешне исключительно теплый прием. В некоторых поездках делегацию сопровождал сам рейхсминистр авиации Г. Геринг, в других случаях последнего заменяли руководитель технического управления Люфтваффе генерал Э. Удет или его заместитель генерал Люхт. Но под маской немецкого дружелюбия и открытости скрывалось намерение дезинформировать и, по возможности, запугать военной мощью своего восточного соседа. Советские специалисты так и не узнали о существовании экспериментальных реактивных самолетов He 176 и He 178, не увидели опытного образца истребителя FW 190, вышедшего на испытания в мае 1939 г. Хранить молчание по поводу последнего немцы продолжали и в дальнейшем: когда в мае 1940 г. советские визитеры задали вопрос главному конструктору фирмы «Фокке-Вульф», не нужен ли Люфтваффе второй одномоторный истребитель, более поворотливый и неприхотливый к аэродромам, чем Bf 109, К. Танк ответил, что такой потребности нет, ни словом не обмолвившись о своем любимом детище — FW 190.

Впечатление от общения с В. Мессершмиттом у советского конструктора А.С. Яковлева, по его словам, оказалось негативным: «...Лет сорока пяти, высокий, худой, с боль-

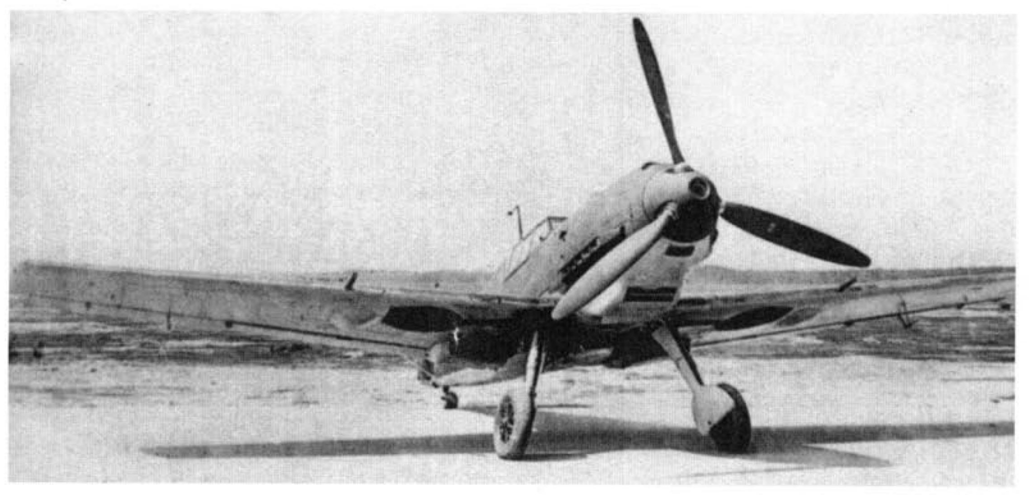
шой головой, острыми, умными глазами, с крупными чертами лица. Иссиня-черные волосы заметно начинали редеть. Разговаривая, он смотрел исподлобья, и любезность в отношении русских давалась ему с большим трудом». Мессершмитт с явной неохотой, после ряда обращений, продемонстрировал членам советской делегации неоконченный истребитель Me 209, но никогда — ни словом, ни полсловом — не упоминал в разговорах с русскими о модификации Bf 109F, которая в начале советско-германской войны оказалась абсолютно неожиданной для наших летчиков.

Увиденное в Германии, как того и желали немцы, получило высокую оценку советских авиационных инженеров. На заседании Технического совета НКАП 27 декабря 1939 г. Н.Н. Поликарпов заявил, что «германское самолетостроение шагнуло весьма далеко и вышло на первое место мировой авиационной промышленности».. Огромную озабоченность у советского руководства вызвало высказанное заместителем начальника НИИ ВВС И.Ф. Петровым предположение о масштабах выпуска авиационной техники в Германии — 25—30 тыс. самолетов в год. Это была еще одна дезинформация, внедренная в умы советских специалистов хитроумными немцами. Как выяснилось позднее, за 1940 г. немцы построили 10 826 самолетов, из них 7103 боевых. Перед нападением на Советский Союз германский авиапром достиг пика выпуска, составившего 1174 самолета в марте 1941 г., после чего объемы производства пошли на убыль. Для сравнения: в СССР за 1940 г. было изготовлено 10 565 самолетов, из них 8331 боевых.

По рекомендациям побывавшей в Германии делегации в начале 1940 г. Советский Союз закупил немецкие самолеты и оборудование для детального изучения их в нашей стране, в том числе пять Bf 109E. Каждый летательный аппарат укомплектовывался всем необходимым оборудованием и комплектом запасных частей, а к самолетам He 100, Bf 109E и Bf 110C дополнительно заказали по три запасных мотора на каждую машину. Срок поставки изделий составлял 12 месяцев, однако одномоторные «мессершмитты» были поставлены раньше — в мае—июне 1940 г.



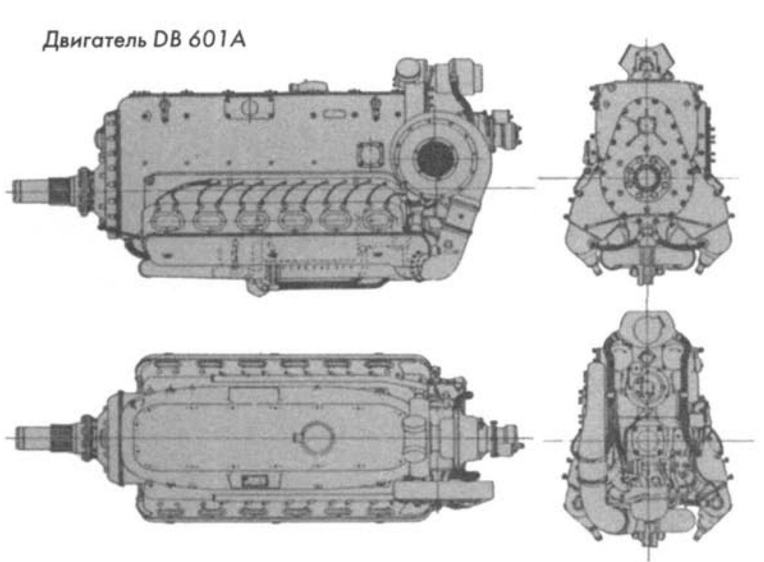
Вид сбоку одного из закупленных в Германии самолетов Bf 109E-3



Эта же машина, вид спереди справа. Форма колодцев для уборки основных стоек подсказывает, что первоначально створки должны были закрывать колеса в убранном положении полностью

Элементы конструкции истребителя Bf 109E-1

Двигатель DB 601A



Сохранились воспоминания полковника А. Дьяконова, который по заданию советской военной разведки в апреле—мае 1940 г. неоднократно беседовал с немецкими летчиками-истребителями, в частности, в стенах ВВИА им. Жуковского. Кампания на Западе была в самом разгаре, поэтому события войны в воздухе живо обсуждались. Учитывая «доверительные» отношения к русским, германские офицеры свободно делились мнениями по технике и тактике истребительной авиации, которая получила развитие. Особенно откровенно высказывался инженер фирмы «Мессершмитт» Хедерер, хотя он гораздо больше внимания уделял особенностям и достоинствам Bf 110, а не Bf 109.

Летом 1940 г. на Центральный аэродром Москвы были доставлены пять контейнеров с истребителями Bf 109E. Свежеиспеченный выпускник академии им. Н.Е. Жуковского — инженер И.Г. Рабкин получил указание от начальника истребительного отдела НИИ ВВС А.С. Воеводина — собрать и подготовить к испытаниям эти машины. Удивительно, но, повидимому, процедура сборки никак не была согласована с фирмой, поэтому, прибыв на Центральный аэродром, Рабкин с помощником, недолго думая, вскрыли первый из контейнеров и принялись задумчиво рассматривать инструкцию на немецком языке. Вскоре они вдвоем выкатили машину из контейнера (благо, «мессер» стоял на колесах), а затем принялись устанавливать консоли крыла, подсоединять тяги управления и т.п., и только на этом этапе откуда-то возник представитель фирмы. Немец, как и его хозяин В. Мессершмитт не питавший особой любви к русским, яростно запротестовал против несанкционированного снятия пломб с контейнера и всех

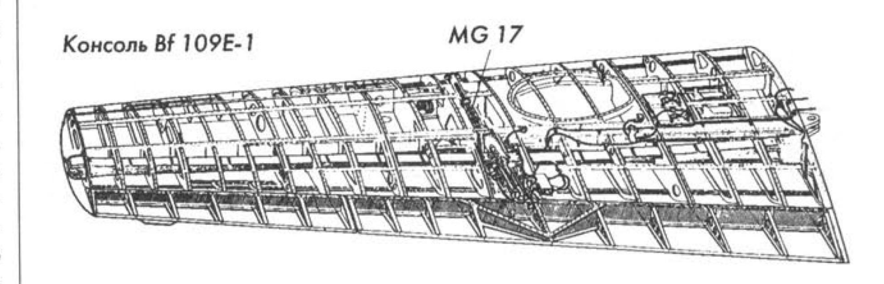
работ, выполненных Рабкиным и его помощником. Более того, он злорадно заявил, что фирма теперь не несет никакой ответственности за исправность самолета. Молодой военинженер И.Г. Рабкин растерялся от неожиданности и немедленно связался с Воеводиным по телефону. Начальник, отдавший необдуманное приказание, отреагировал спокойно: первый самолет дособрать самим, а остальные — под присмотром немца и при его руководстве. Впрочем, по словам И.Г. Рабкина, все пять самолетов, в том числе и первый, затем вполне нормально летали...

Один из истребителей Bf 109E-3, собранных летом 1940 г. на Центральном аэродроме, впоследствии прошел цикл испытаний в ЦАГИ. Общая компоновка машины получила положительную оценку. Отмечалось, что форма фюзеляжа, включая фонарь, удачно гармонировала с общими очертаниями самолета. Поперечные сечения фюзеляжа, по мнению советских специалистов, хорошо увязывались с миделем мотора и позволяли рационально сопрячь фюзеляж с крылом при минимальных аэродинамических потерях.

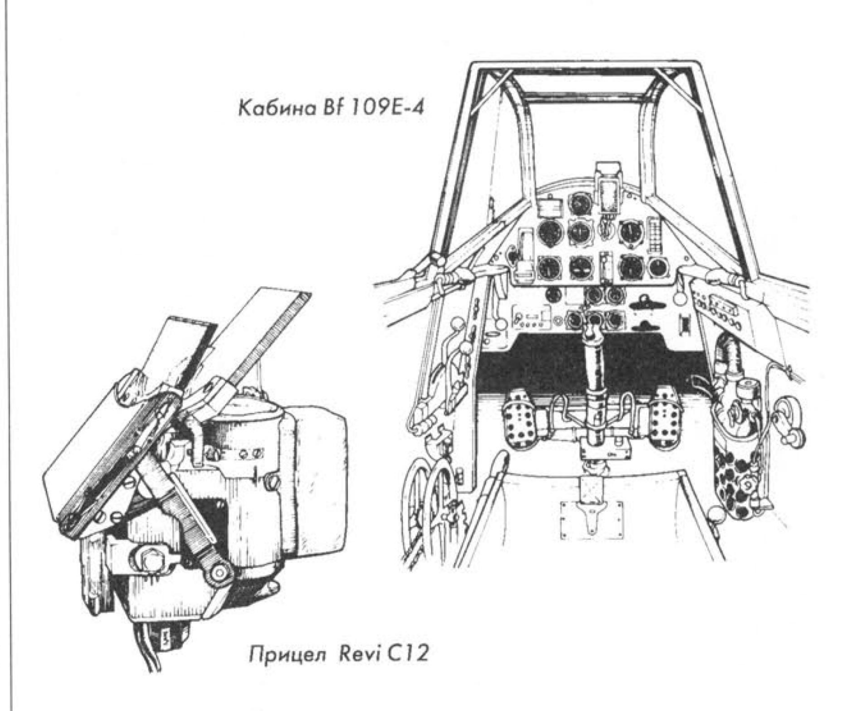
Поперечный набор фюзеляжа состоял из 13 шпангоутов, семь из которых были образованы отбортовкой листов обшивки. Продольный набор состоит из шести коротких лонжеронов, выполненных из прессованных дюралевых уголков, и 12 стрингеров. На фюзеляже имелось много лючков и люков, облегчающих монтаж.

Крыло самолета было однолонжеронным цельнометаллическим. Предкрылки автоматически открывались при скорости, не превышавшей 180 км/ч. Как особенность машины отмечалась узкая колея шасси — всего 2000 мм. Основные колеса «мессера» имели размер 650x150 мм, хвостовое колесо — 200x110 мм, стояночный угол машины составлял 14°.

На самолете устанавливался мотор «Даймлер-Бенц» DB 601Aa, развивавший кратковременную (до 5 мин.) мощность у земли до 1045 л.с., а на высоте 3700 м — 1100 л.с. при 2400 об/мин и давлении наддува 1,35 атм. (1025 мм рт. ст.). Удельный расход горючего составлял 220 г/л.с.·ч, объем цилиндров двигателя — 33,9 л, степень сжатия — 6,9. В системе непосредственного впрыска топлива использовался насос фирмы «Бош». Мотор имел приводной нагнетатель фирмы «Даймлер-Бенц» с гидромуфтой и барометрическим регулированием. Масса двигателя без охлаждающей жидкости и агрегатов составляла 590 кг, охлаждающая жидкость в моторе весила 28 кг, а масло — 3—6 кг. Двигатель работал на бензине с октановым числом 87. Общая



Консоль Bf 109E-1

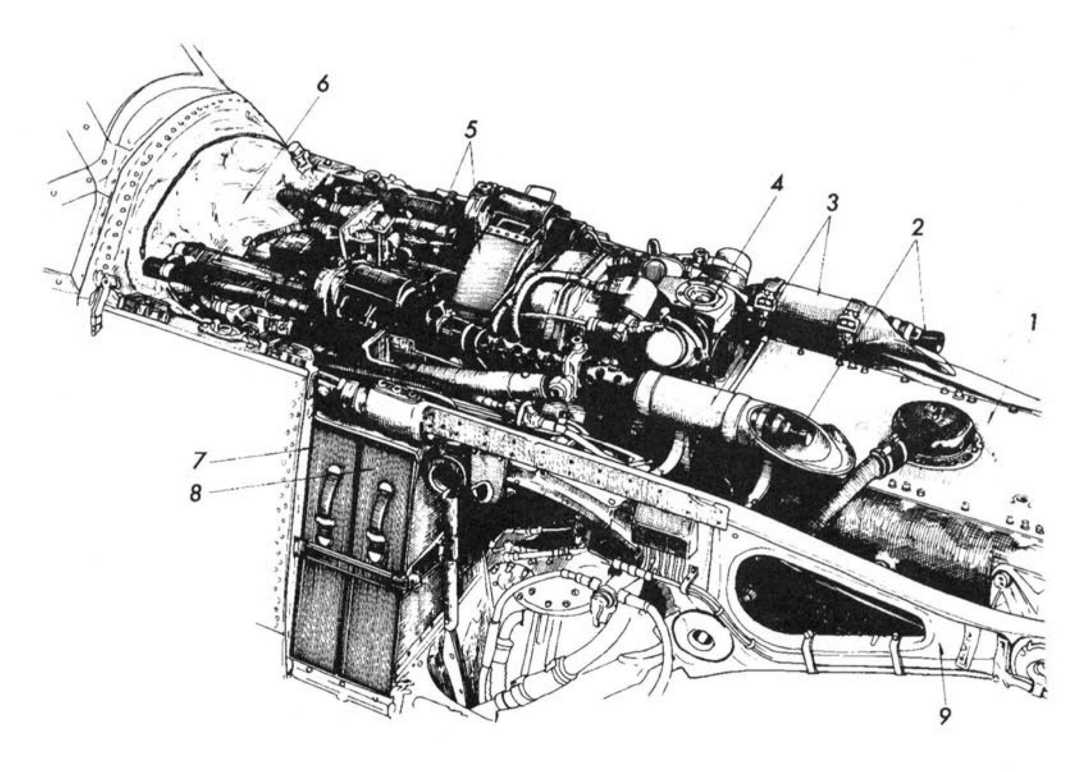

Кабина Bf 109E-4

Прицел Revi C12

масса винтомоторной группы с агрегатами не превышала 1075 кг. Капот мотора выполнялся из нескольких частей, обеспечивал быстрый и удобный подход к ВМГ. Особый интерес вызвала оригинальная конструкция быстрозапирающихся замков, впоследствии воспроизведенная на советских самолетах. Выхлопные патрубки реактивного типа были индивидуальными для каждого цилиндра, в то время как на отечественных самолетах применяли менее эффективные и более тяжелые коллекторы.

Трехлопастный воздушный винт VDM имел диаметр 3,1 м и вес 140 кг. Во взлетном положении лопасти устанавливались под углом 26°, а во флюгерном — под углом 85°, что было заметно больше, чем у стандартных советских винтов.

На самолете имелся один алюминиевый сварной протектированный бензобак емкостью 400 л. Советские специалисты отметили, что протектор очень тонкий и защищает только от случайной течи, но не от пулевых пробо-



1 - двигатель DB 601A; 2 - пулеметы MG 17; 3 - кожухи стволов; 4 - синхронизатор пулеметов; 5 - патронная лента; 6 - уплотнение для отвода газов; 7 - патронный ящик правого MG 17; 8 - патронный ящик левого MG 17; 9- моторама



Конструкция тропического фильтра

Включен **Выключен**

ин. Бак выполнялся в форме кресла и располагался снизу и позади сиденья пилота, выступая в роли своеобразной брони.

В состав радиооборудования входили рация FuG 7a, Т-образная антенна, мачта и вспомогательные агрегаты общей массой 34,8 кг. Советские специалисты отметили, что переход с приема на передачу осуществлялся нажатием кнопки, установленной на ручке управления самолетом. В полете радиостанция работала только на одной фиксированной частоте. На самолете применялись специальные фильтры, максимально снижавшие величину помех, применялась экранировка металлических узлов и деталей.

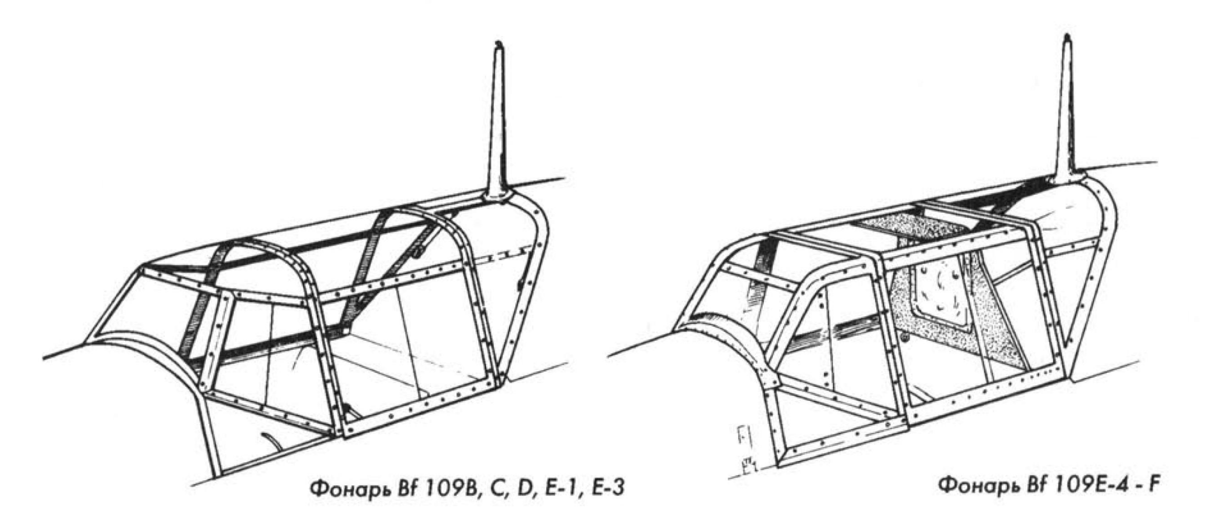
В комплект кислородного оборудования фирмы «Дрегер» входили два кислородных баллона общей массой 10 кг, обеспечивавшие нормальную работоспособность пилота на высоте 9000 м в течение 1,5—2 ч.

Вооружение машины состояло из двух пулеметов MG 17, смонтированных над мотором, и двух пушек MG/FF в крыле. Масса пулемета с пневмопуском и пневмоперезарядкой составляла 10,2 кг, а скорострельность — 1100 выстр./мин. Пушки MG/FF весили по 26,3 кг каждая, их скорострельность составляла 520 выстр./мин.

Другой экземпляр истребителя Bf 109E-3 проходил летные испытания в НИИ ВВС КА и получил у отечественных специалистов следующие отзывы:

«Вооружение, специальное оборудование, агрегаты ВМГ стандартны, что создает большие удобства в эксплуатации, ремонте, снабжении запчастями и организации массового производства, а также освоении самолета личным составом.

Положительные моменты: широкое применение магниевого сплава (снижает вес), использование открытых профилей, штампо-



Фонарь Bf 109B, C, D, E-1, E-3

Фонарь Bf 109E-4 - F

ванные капоты. Потайная клепка, а также оригинальная конструкция крепления всех лючков дают возможность получить ровную поверхность с удобными подходами. Фюзеляж и оперение проектировались с учетом потребностей массового производства.

Ручка управления удобна, на ней смонтированы кнопки управления оружием и включения рации... Аварийный сбрасыватель фонаря эффективен и удобен в работе... Удобное размещение оборудования, все приборы находятся в поле зрения летчика. Все рычаги смонтированы продумано, в пользовании удобны. Автоматическое выключение форсажа облегчает управление мотором...»

При проведении взвешиваний массу пустой машины без съемного оборудования определили равной 1855 кг, массу пустой машины со съемным оборудованием — 2043 кг, а взлетную массу — 2585 кг.

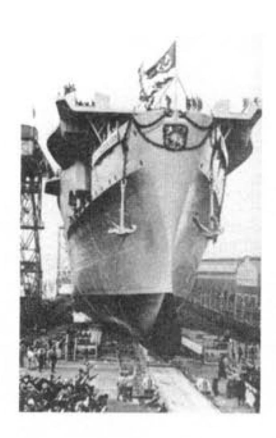
Испытатели ВВС отметили хорошую устойчивость в полете, хороший обзор, обусловленный установкой рядного перевернутого мотора жидкостного охлаждения (однако, по их мнению, при рулении и наборе высоты обзор ухудшался). Механизация крыла была признана удачной, а тормоза — эффективными и безотказными.

«По технике пилотирования самолет прост и доступен летчикам средней квалификации», — отмечалось в отчете. Истребитель посчитали отличным по устойчивости в продольном, поперечном и путевом отношениях, он допускал полеты с брошенной ручкой, имел хорошую эффективность рулей высоты и направления, но элероны посчитали только удовлетворительными. На фигурах высшего пилотажа Bf 109E-3 показался летчикам НИИ ВВС несколько вялым; они обратили внимание, что пилотирование упрощалось при выпуске закрылков, но почему-то решили, что это «невозможно сделать в боевых условиях». Предкрылки значительно повышали поперечную устойчивость «мессера» на малых скоростях. Зависание элеронов было выполнено весьма просто и эффективно.

Отмечались как большое достижение совершенная аэродинамическая схема и широкий допустимый диапазон центровок. Схему бензопитания с дублированной проводкой к двум спаренным бензопомпам признали надежной и живучей; для устранения паровых пробок на больших высотах имелась дополнительная электробензопомпа.

При оценке кабины советские летчики отметили: «Кабина несколько тесная, особенно зимой, когда пребывание в ней в теплой одежде утомляет летчика. По удобству для работы летчика — отлично продумана. Задувания в кабину нет, возможен полет без очков, зимой тепло на всех высотах до температуры минус 45°С, холода не чувствуется. Фонарь легко сбросить аварийно, но нельзя откинуть в сторону — это недостаток».

В целом следует признать, что «Эмиль» произвел на советских специалистов вполне благоприятное впечатление, но так же, как и в случае с «Бертой», они имели возможность сравнить его с отечественными новинками, и далеко не всегда это сравнение было в пользу «немца». Достаточно напомнить, что к указанному времени в СССР уже были спроектированы и построены, пусть в опытных экземплярах, все три новых отечественных истребителя (И-200, И-26 и И-301), которым через год довелось сцепиться в жарких схватках с «мессерами». Следует отметить, что по скорости полета — показателю, на время затмившему все другие характеристики боевых самолетов, — ни один из них не уступал Bf 109E-3.



Спуск на воду германского авианосца «Граф Цеппелин». Он так и не был достроен

Истребитель для несуществующего авианосца

В конце 1930-х годов командование кригсмарине вынашивало планы постройки двух первых германских авианосцев — «Граф Цеппелин» и «Петер Штрассер». В связи с этим фирма В. Мессершмитта получила задание на разработку специального палубного варианта Bf 109, в то время как «Юнкерс» работала над созданием палубного варианта пикировщика Ju 87. Этими машинами планировали вооружить на первых порах одну группу палубной авиации, а затем сформировать и вторую.

В начале 1939 г. В. Мессершмитт предложил морякам технический проект палубного истребителя Bf 109T («трагер» — авианосный). По конструкции он был близок к Bf 109E, но отличался увеличенной площадью и размахом крыла. В связи с этим были удлинены предкрылки и элероны, а закрылки также имели большую площадь. Между пятым и шестым шпангоутами фюзеляжа предусмотрели узел крепления к поводку катапульты. Посадочный крюк крепился к седьмому шпангоуту. Конструкция в указанном месте была усилена для восприятия больших нагрузок. Консоли могли складываться вручную относительно продольных шарниров, расположенных с внешней стороны от узлов установки пушек. Размах крыла в сложенном состоянии сокращался до 4,1 м, но складывание консолей было довольно трудоемкой операцией, поскольку предварительно требовалось отсоединить закрылки. Проект Bf 109T был принят, но изготовление предсерийной партии поручили фирме «Физилер». Прямо на сборочной линии началась переделка десяти планеров Bf 109E-1 в предсерийные Bf 109T-0; впоследствии «Физелер» получила заказ еще на 60 Bf 109T-1.

На самолеты Bf 109T-0 устанавливались двигатели DB-601A. Для увеличения угла планирования при заходе на посадку на верхней поверхности крыла были дополнительно установлены спойлеры. Повышенные нагрузки при посадке на палубу потребовали усиления стоек шасси. После испытаний в Травемюнде зимой 1939—1940 гг. их предполагалось передать для войсковых испытаний в II/JG186. Однако все работы по достройке авианосца «Граф Цеппелин» после начала Второй мировой войны было решено приостановить, поскольку единственный авианосец не мог обладать требуемой боевой устойчивостью.

Сборку истребителей Bf 109T-1 на заводе фирмы «Физилер» прекратили вскоре после приостановления работ на авианосце. Впрочем, успешное боевое использование английских авианосцев на Средиземном море в конце 1940 г. вновь привлекло внимание германского руководства к этому типу кораблей. «Физелер» получила указание завершить изготовление 60 Bf 109T, но уже без специального «авианосного» оборудования. Самолет изготавливался в варианте истребителя-бомбардировщика, приспособленного для эксплуатации с коротких взлетно-посадочных полос.

С машин сняли узлы крепления к катапульте и посадочные гаки, установили подфюзеляжные держатели для 300-литровых баков, четырех 50-кг или одной 250-кг бомбы. Этот вариант, выпущенный весной 1941 г., получил обозначение Bf 109T-2. На самолеты этой модификации устанавливались двигатели DB-601N, работавшие на 96-октановом бензине C3. При взлетной массе 2800 кг истребитель Bf 109T-2 имел взлетную дистанцию 500 м (с набором высоты 15 м). Его минимальная скорость полета составляла всего 120 км/ч, а посадочная — 130 км/ч.

Такие машины сочли подходящими для использования с небольших временных аэродромов, характерных для северных районов Европы. В частности, истребители Bf 109T-2 передавались на вооружение группы I/JG77, базировавшейся в районе Ставангера. Перевооружение группы с Bf 109E-3 на Bf 109T-2 началось в июне 1941 г., при этом один отряд был переведен в Тронхейм (позже он именовался «отдельным отрядом Тронхейм»). 24 января 1942 г. группа I/JG.77, все еще вооруженная Bf 109T-2, сменила название на I/JG5. Вскоре после этого 3-й отряд перебросили на остров Хердла в районе Бергена, где была оборудована деревянная взлетно-посадочная полоса длиной чуть больше палубы авианосца.

В марте 1942 г. попытка линкора «Тирпиц» с охранением из легких сил атаковать северные конвои, следовавшие в Мурманск, закончилась провалом из-за обнаружения его подлодками, однако определенную роль сыграло также отсутствие истребительного прикрытия над германской эскадрой. В результате адмирал Редер вновь поставил вопрос о необходимости достройки авианосца «Граф Цеппелин». Приказ о возобновлении работ на авианосце поступил 13 мая 1942 г., но к этому времени Bf 109T-2 считался уже устаревшим.

Хорошие взлетно-посадочные характеристики Bf 109T-2 позволили направить уцелевшие самолеты в состав так называемого «истребительного отряда Гельголанд», сформированного 10 апреля 1943 г. на одноименном острове. Около 30 истребителей Bf 109T-2 продолжали числиться в воздушном флоте «Рейх» до лета 1944 г., а затем их передали в истребительную группу IV/JG5.

РАННИЕ КАМПАНИИ В ЕВРОПЕ

В сражениях против Польши

Для вторжения в Польшу немцы сконцентрировали огромные силы, обладая абсолютным количественным и качественным превосходством над неприятельской армией, ее ВВС. Истребительная авиация Люфтваффе имела все шансы сразу завоевать господство в воздухе. По данным ряда историков, в частности В. Грина, на 31 августа 1939 г. немцы располагали 1084 одноместными истребителями, из которых 28 составляли бипланы Ar 68, а остальные — Bf 109. Причем последние разделялись следующим образом: 36 — устаревших модификации В и С, 389 — D, 631 — новых моделей Е; всего в боеготовом состоянии находилось 946 «сто девятых». Самолеты Ar 68 вместе с 19 Bf 109C находились на вооружении ночных истребительных отрядов, а 313 Bf 109C и D заменяли недостающие Bf 110C в частях тяжелых истребителей.

Историк М. Холм, ссылаясь на германские документы, приводит другие цифры — к началу военных действий имелся 1151 истребитель (1017 исправных), которые распределялись по 25 авиагруппам (не считая отрядов и звеньев), причем шесть групп планировали в ближайшее время перевооружить с Bf 109 на Bf 110. В приведенной на стр. 46 таблице приводятся данные о всех немецких истребительных группах, вооруженных «сто девятыми» в начале сентября 1939 г.

Далеко не вся эта армада сразу вступила в сражение — в Польской кампании приняли участие всего 220 Bf 109 (209 исправных), причем одна из групп — I(J)/LG2 — была передана из специально созданной в ноябре 1938 г. для отработки тактики боевого применения учебно-боевой дивизии. Кроме этой части, в составе 1-й авиадивизии вступила в сражение JGr101, также действовали I/JG1 и I/JG21 (в составе авиакомандования «Восточная Пруссия»), а JGr102 находилась в непосредственном подчинении Верховного командования Люфтваффе. Оно опасалось начала активных действий со стороны Англии и Франции (союзники обладали в это время примерно двукратным превосходством) и усилило группировку на Западе за счет Востока.

Не является секретом, что немцам не удалось подавить авиацию противника на земле; наиболее боеспособные польские авиачасти накануне германского вторжения скрытно перебазировались на тыловые аэродромы. Однако устаревшие польские истребители, с которыми столкнулись гитлеровские Люфтваффе, не смогли сколько-нибудь эффективно противостоять Bf 109, а лучший и наиболее массовый из них PZL P-11C уступал прежде всего в скорости и огневой мощи.

Вечером 1 сентября группа I/JG21, которую первоначально планировали использовать для ночных действий, занесла на свой счет первые четыре победы, одну из которых засчитали известному в будущем асу Западного фронта лейтенанту Г. Рёделю. Вылетев с юга Восточной Пруссии, часть сопровождала бомбардировщики He 111, которые первыми атаковали Варшаву. В тумане стрелки «хейнкелей» приняли «мессершмитты» за польские истребители и едва не сбили несколько машин. Командир I/JG21 капитан М. Меттиг попытался дать установленный сигнал «я — свой самолет», но ракетница не сработала, ранив летчика и заполнив всю кабину дымом. С большим трудом Меттиг смог вернуться на аэродром. Никто из его подчиненных не был сбит, но трое совершили вынужденную посадку, потеряв ориентировку.

В самой гуще событий оказалась группа JGr102, которая с первых часов кампании прикрывала пикировщики и штурмовики. При ведении «свободной охоты» вечером



Главнокомандующий Люфтваффе и рейхсминистр авиации Г. Геринг обходит строй эскадры накануне вторжения в Польшу

Боевой состав групп одномоторных истребителей Люфтваффе перед нападением на Польшу

Часть, подразделение	Тип истребителя	Базирование	Командир	Всего самолетов / из них исправных
2-й воздушный флот				
II/JG77	Bf 109E	Нордхольц	Майор К. Шумахер	33/33
II(J)/ Tr.Gr186	Bf 109B и C	Киль	Майор В. Хаген	23/23
Stab/ZG26	Bf 109D	Варель	Полковник К.-Б. фон Дёринг	3/3
I/ZG26	Bf 109B и D	Варель	Капитан К. Кашка	43/39
JGr126 (III/ZG26)	Bf 109B и C	Ноймюнстер	Капитан Й. Шальк	46/41
Stab/JG26	Bf 109E	Одендорф	Полковник Э. фон Шляйх	3/2
I/JG26	Bf 109E	Одендорф	Майор Г. Хандрик	44/43
II/JG26	Bf 109E	Боннингхардт	Капитан Х. Кнюппель	38/38
11(Nacht)/LG2	Bf 109D	Кельн-Остхайн	Обер-лейтенант Э. Баскилла	9/9
I/JG52	Bf 109E	Бонн	Капитан Д. фон Пфайль унд Кляйн-Эллгут	48/38
II/ZG26	Bf 109B и D	Верль	Майор Ф. Фоллбрахт	48/45
3-й воздушный флот				
JGr152 (I/ZG52)	Bf 109B	Библис	Капитан К.-Х. Лессман	48/45
JGr176 (II/ZG76)	Bf 109D	Габлинген	Капитан В. Шмидт-Косте	50/42
I/JG51	Bf 109E	Ойтинген	Капитан Э. фон Берг	46/32
I/JG71	Bf 109C и D	Фюрстен-фельдбрюк	Майор Крамер	34/34
10/JG72	Ar 68	Боблинген	Обер-лейтенант Й. Фёцо	17/11
11/JG72	Ar 68	Боблинген	Капитан Г.-Г. фон Корнацки	16/11
Stab/JG53	Bf 109E	Висбаден	Подполковник В. Юнк	3/3
I/JG53	Bf 109E	Киршберг	Капитан Л. фон Янсон	46/38
II/JG53	Bf 109E	Маннхайм	Капитан Г. фон Мальцан	44/38
I/JG70	Bf 109D и E	Герцогенаурах	Майор Китиль	50/21
1-й воздушный флот				
I(J)/LG2	Bf 109E	Мальцков	Капитан Х. Трубенбах	42/33
JGr101 (II/ZG1)	Bf 109B и E	Лихтенау	Майор Г. Райхардт	48/48
I/JG1	Bf 109E	Гутенфельд	Майор Б. Волденга	46/46
I/JG21	Bf 109C и E	Гутенфельд	Капитан М. Меттиг	39/37
Stab/JG2	Bf 109E	Доберитц	Подполковник Г.-А. фон Массов	3/3
I/JG2	Bf 109E	Доберитц	Майор К. Вик	41/40
10(Nacht)/JG2	Bf 109D	Штрауссберг	Капитан А. Блумензаат	9/9
Stab/JG3	Bf 109E	Цербст	Подполковник М. Ибель	3/3
I/JG3	Bf 109E	Брандис	Майор О. фон Хоувальд	44/38
I/JG20	Bf 109E	Шпроттау	Майор З. Леман	37/36
4-й воздушный флот				
JGr102 (I/ZG2)	Bf 109D	Гросс-Штайн	Капитан Й. Гентцен	45/45
Stab/LG2	Bf 109E	Найдер-Эллгут	Подполковник Э. Байер	3/2
I/JG76	Bf 109E	Оттмутц	Капитан В. фон Мюллер-Ринцбург	51/45
I/JG77	Bf 109E	Юлиусбург	Капитан Й. Янке	48/43
Итого одноместных истребителей				**1151/1017**

2 сентября командир группы капитан Й. Гентцен сбил бомбардировщик типа PZL P-23 «Карась», принадлежавший 32-й разведывательной эскадрилье. По официальным немецким данным, пилоты JGr102 в тот день уничтожили или вывели из строя на земле 16 польских машин. Возглавлявший одно из подразделений части обер-лейтенант В. фон Роон вспоминал о вылете в район Лодзи:

«Я вел свой отряд на высоте 1000 м, причем летчики широко растянулись по фронту. Вдруг впереди показались два польских истребителя, один из которых шел на большой высоте. Я атаковал ближайшего ко мне поляка. Вероятно, двигатель его самолета сразу получил повреждение, поскольку тот перешел в планирование. Желая удостовериться в своей победе, я последовал за ним. Каково же было мое удивление, когда выяснилось, что подбитый самолет направляется к хорошо замаскированному аэродрому. Приглядевшись, я рассмотрел пять стоявших в ряд польских бомбардировщиков, зелено-коричневый камуфляж которых позволял идеально раствориться на фоне местности.

Поврежденный мной самолет при посадке скапотировал, после чего загорелся. Польский летчик успел выскочить и убежать в ук-

рытие. Мы прошли на бреющем над стоянкой бомбардировщиков, ведя по ним непрерывный пулеметный огонь. Все они вспыхнули. Прямо посередине поля одиноко стоял стог сена, выглядевший подозрительно. Не замаскировали ли поляки там свои запасы топлива? Во время следующего захода мы подожгли солому. Оказалось, что там стояли четыре истребителя, таким же образом закамуфлированные; огонь немедленно охватил их. Готовившиеся к вылету пилоты и аэродромный персонал забегали по аэродрому как муравьи из развороченного муравейника. Все это наблюдали работавшие в своих огородах местные жители. Несомненно, видели они и то, как был сбит второй польский истребитель, безуспешно пытавшийся помешать нам вести штурмовку».

На следующее утро пятерка Bf 109, ведомая командиром группы 1/JG76 обер-лейтенантом Д. Храбаком, обнаружила звено «Карасей». Поляки также заметили противника и резким маневром перешли на бреющий. Немецкие истребители выпустили закрылки, а некоторые даже и шасси, чтобы уравнять скорости, но несколько атак оказались безрезультатными. Наконец, лейтенанту Р. Циглеру удалось поджечь один из бомбардировщиков. Однако стрелки других машин повредили мотор командирского «мессершмитта». Храбак перетянул через линию фронта, разбив истребитель при вынужденной посадке. Несмотря на столь неудачное начало военной карьеры, этому офицеру будет суждено стать одним из ведущих лидеров истребительной авиации Люфтваффе — в конце войны он командовал эскадрой JG54, имея 125 побед.

Утром 4 сентября первый результативный бой провела группа I(J)/LG2 — три PZL P-11C из 113-й истребительной эскадрильи были сбиты. За первые пять дней боев не менее 116 польских истребителей погибли в воздушных боях. Германское командование, кстати, отметило, что господство в воздухе удалось обеспечить, а эффективность их двухмоторных истребителей оказалась не меньше, чем одномоторных. В эти дни оно сочло возможным перенацелить большинство Bf 109, как и самолеты других типов, для штурмовых ударов по наземным целям.

В ходе кампании «мессершмиттам» неоднократно удавались внезапные атаки наземных и воздушных целей. Наиболее успешно действовала группа JGr102, уничтожив или повредив 78 польских самолетов, потеряв в боях 11 «мессершмиттов», а их коллеги из JGr101, используя аэродромы Гросс-Штайн, Краков, Дебрица, до капитуляции Польши сбили 29 самолетов в воздушных боях и 17 уничтожили на земле ценой гибели 8 своих Bf 109D. Командир группы капитан Й. Гентцен поразил пулеметным огнем 7 бомбардировщиков с «шаховницами» на борту, большинство из них составляли «Караси».

Всего до 28 сентября немцы недосчитались 67 «сто девятых», пострадавших преимущественно от огня с земли. В ходе одного из боев 10 сентября группой PZL P-11C был сбит и захвачен в плен унтер-офицер Ф. Гайссхардт из I(J)/LG2, который накануне успел познать радость первой результативной схватки. Этому летчику посчастливилось бежать из польского плена во время налета пикировщиков и спустя пять суток скитаний пробраться к своим; до гибели в апреле 1943 г. он одержал еще 101 победу.

Польский летчик майор Ф. Калиновский, который в 1939 г. служил в бомбардировочной бригаде полковника В. Хеллера, а после поражения Польши воевал в составе английских Королевских ВВС, вспоминал: «8 сентября стало поворотным пунктом в войне. Наш войсковой подвоз, и ранее не справлявшийся с поставленными задачами, вовсе «захлебнулся». Все больше и больше самолетов простаивали на аэродромах, не в состоянии по тем или иным причинам подняться в воздух. Резерв запчастей иссяк. До 16 сентября лишь отдельным бомбардировщикам еще удавалось атаковать противника. На следующий день экипажи этих немногих боеготовых машин получили приказ перелететь на аэродромы дружественной Румынии».



Истребители Bf 109D-1 из JG21 принимали участие в воздушных боях над Польшей. Позднее все самолеты этой модификации были сосредоточены в летных школах



Самолеты группы JGr 102 готовятся к боевому вылету. Слева со стрелой на фюзеляже — «мессершмитт» командира группы капитана Гентцена, который, по-видимому, стал первым асом в ходе Второй мировой войны, уничтожив пять самолетов противника

Первые сражения на Западе

Хотя союзники 3 сентября 1939 г. объявили войну Германии, активных боевых действий на земле не велось, да и в воздухе французские и британские ВВС оставались весьма пассивными. Заслуживал внимание вечерний бой подразделения «мессершмиттов» из II/JG77 с английскими «Веллингтонами», пытавшимися 4 сентября бомбить выходящие из Брюнсбюттеля в море линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау». В результате короткой схватки фельдфебели А. Хелд и Г. Тройцш (они пилотировали Bf 109E-1, имевшие лишь пулеметное вооружение) доложили об уничтожении двух самолетов противника, а британцы признали потерю одного бомбардировщика, принадлежавшего 9-й эскадрилье Королевских ВВС. Хотя национальным героем Германии на короткое время стал участник испанской войны Хелд, по мнению командира группы майора К. Шумахера, вражеский бомбардировщик сбил именно Тройцш, который вспоминал:

«Когда мы летели над устьем Эльбы, я заметил шедшие подо мной три английских бомбардировщика. Британцы шли очень низко, почти над самой водой. Приблизившись, я определил — это двухмоторные «Веллингтоны». Два из них немедленно нырнули в низкие облака, а третий несколько замешкался и оказался прямо по курсу истребителя. Когда до противника осталось 100 м, я открыл огонь. Мы продолжали сближаться, и на расстоянии 50 м левое крыло бомбардировщика внезапно разломилось пополам и горящее топливо плеснуло на фюзеляж. Я наблюдал агонию этого самолета, находясь уже всего в 20 м от него. В это время горящий хвост отлетел в сторону и просвистел у меня над головой. Чтобы избежать столкновения, я вынужден был еще снизиться. Протянув примерно 400 м, английский самолет рухнул в воду, оставив на поверхности масляное пятно».

В одной из первых результативных схваток «истребитель против истребителя» 5 Кертисс «Хауков» из GC II/4 встретились с таким же количеством «мессершмиттов» из группы I/JG53. Тогда французы доложили о двух победах, а немцы признали потерю одного Bf 109E. В тот день едва не погиб лучший германский ас испанской войны капитан В. Мёльдерс. Мотор его «Эмиля» был подбит очередью адъютанта П. Вилажа, которого прикрывали ст. сержанты Р. Крухант и Ж. Касобе. При вынужденной посадке «мессершмитт» скапотировал, а получившего сильные ушибы Мёльдерса с трудом извлекли из кабины. Реванша летчики JG53 добились в последний день месяца — по их докладам, было уничтожено 13 британских машин, включая целое подразделение разведчиков Фэйри «Бэттл» (машины не несли бомбовой нагрузки), которые буквально за считанные минуты превратились в огненные факелы в районе Саарбрюкена. На этот раз англичане признали гибель пяти самолетов, принадлежавших 150-й эскадрилье; лишь экипаж командира подразделения флайт-лейтенанта В. Макдональда вернулся к своим. После этого боя «Бэттлы» применялись только в сумерках или ночью. Однако и немцы недосчитались пяти «мессершмиттов» и четырех летчиков из I/JG53, погибших в бою с «кертиссами».



Надо отметить, что сильная осенняя облачность, дожди, перемежавшиеся со снегом, ограниченная видимость и сильные ветры на побережье Ла-Манша и Северного моря, серьезно препятствовали боевым вылетам. «Мессершмитты» перехватывали одиночных разведчиков «мюро», атаковали идущие компактным строем группы «потезов», участвовали в маневренных боях с «Хауками» и «моранами». Неоднократно им приходилось отражать атаки британских «Хемпденов» и «Бленхеймов», но основными противниками летчиков Bf 109 оставались французы. По французским данным, за сентябрь их истребители сбили 27 германских самолетов, потеряв восемь собственных машин. Согласно немецким отчетам, истребители Люфтваффе одержали 45 побед при 14 потерянных «мессершмиттах».

Ряд ставших впоследствии известными летчиков-истребителей открыл личные счета, которые, как известно, официально велись с начала Второй мировой. Отметим тех пилотов, кто успел освоить и повоевать на Bf 109 в небе Испании. Например, 7 ноября обер-лейтенант В.-Д. Вильке из III/JG53 над Сааром сбил разведчик «потез-637» из GR I/33, воспользовавшись тем, что его прикрытие связали боем другие «мессершмитты», а 22 ноября примерно в том же районе лейтенант Г. Вик из I/JG2 в маневренном бою уничтожил «Хаук» из уже упомянутой GC II/4.

Крупный бой, произошедший 18 декабря 1939 г., в некоторых исследованиях получил название «воздушной битвы над Гельголандским заливом». Накануне сильно похолодало, побережье затянуло дымкой, но уже на высоте 600—800 м она рассеивалась, открывая безоблачное небо и обеспечивая отличную видимость до самого горизонта. Немцам удалось значительно пополнить свою истребительную группировку на северо—западе частями и подразделениями на Bf 109 и Bf 110 — всего насчитывалось около 100 боеготовых машин. Командование Люфтваффе не ожидало слишком активных действий противника, тем более что крупные корабли в те дни покинули базы.

Но первый лорд адмиралтейства сэр У. Черчилль неоднократно упрекал в нерешительности и бездействии авиаторов, указывая на возрастающие потери Великобритании от германского флота и отсутствие какого-либо внятного ответа. Вскоре после совещания 7 декабря англичане создали объединенный штаб адмиралтейства и министерства авиации, который, однако, давал лишь рекомендации. Тогда же бомбардировке подверглись порты Гельголанд и Вильгельмсхафен, но немецкие корабли не пострадали. Английское командование полагало необходимым продолжить интенсивные налеты на морские базы Германии, а для повышения точности бомбометания с горизонтального полета потребовало снизить высоту полета до 2500 м.

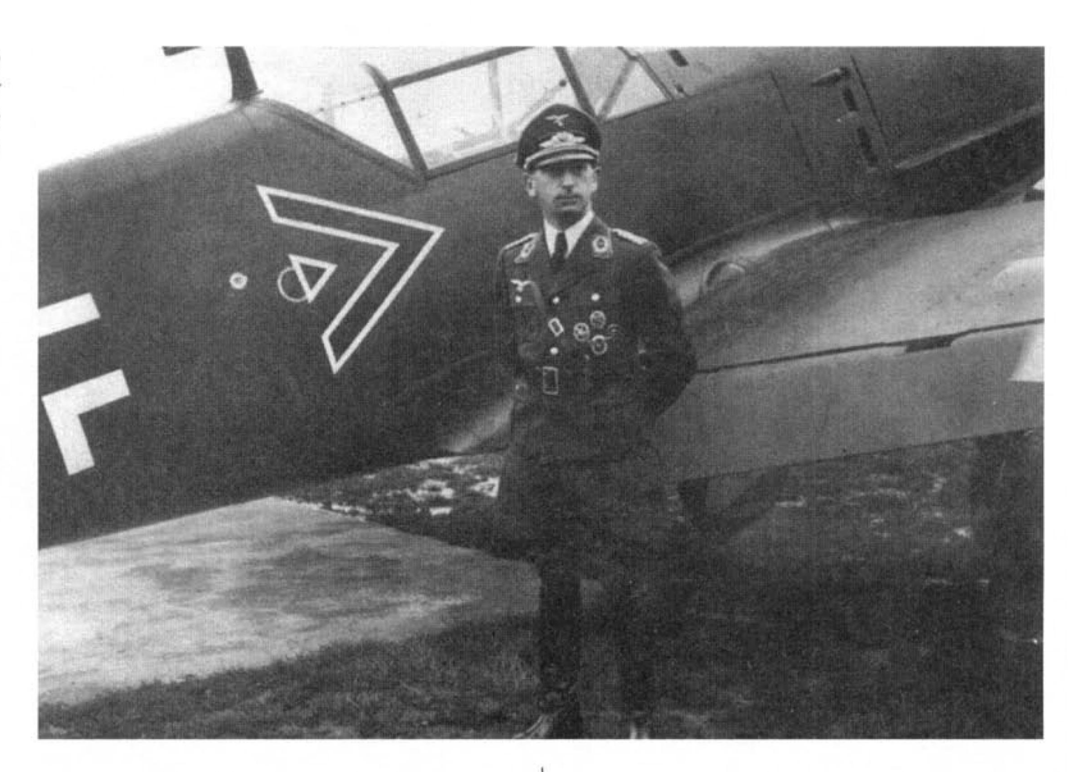
Несомненно, среди британского командования накануне вылета 18 декабря царил неоправданный оптимизм. Несмотря на благо-

Bf 109E-1 из JG27 выруливает на взлет. На заднем плане — тяжелые истребители Bf 110C



Немецкие солдаты осматривают подбитый и потерпевший аварию польский истребитель PZL P-11c

Парадное фото: командир III/JG26 майор Э. фон Берг у своего «мессершмитта» осенью 1939 г.



приятные метеоусловия для действия перехватчиков мало кто верил в эффективность германской ПВО, полагая, будто «мессершмитты» окажутся бессильными против летящей сомкнутым боевым порядком авиагруппы бомбардировщиков. Последовавший затем бой завершился жестоким поражением Королевских ВВС. Сохранились воспоминания немецкого подполковника К. Шумахера, который незадолго до рассматриваемых событий возглавил «Истребительное командование Немецкой бухты»:

«Я был одним из последних, поднявшихся в тот день в воздух. В это время другие отряды уже находились на пути к цели, «охота» началась. Видимость была превосходной, на высоте 1000 м можно было различить объекты на расстоянии 50—60 км. Я взял курс на разрывы зенитных снарядов, где, вероятно, находился неприятель. Небо прочеркивали столбы дыма, тянувшееся за сбитыми самолетами: белые от попаданий в бензобак, черные — в двигатель. Несомненно, жестокая битва в небе была в полном разгаре.

Заметив двух англичан на высоте 2000 м, я немедленно атаковал их, но безрезультатно. Один из бомбардировщиков резко снизился, он потерял более 1000 м. Но мой самолет был явно проворнее. Пожалуй, он даже слишком быстро терял высоту, поскольку я стремительно проскочил мимо моего противника, не успев толком прицелиться. Перекрыв дроссель и развернувшись, я с третьей попытки все же «сел на хвост» неприятелю, открыв огонь из выгодной позиции. За один миг все было кончено — англичанин потерял управление и рухнул на землю.

В это время стрелок второго бомбардировщика обстрелял мой самолет. Я попытался уклониться в крутом вираже, но вдруг обнаружил, что «мессершмитт» серьезно поврежден. Указатель уровня топлива резко устремился к нулю, кабина быстро заполнилась парами бензина. Моя голова закружилась, пришлось открыть форточку. Вдохнув свежего воздуха и отдышавшись, я обнаружил: самолет находится всего в 600 м над поверхностью воды. С пробитым бензобаком я направился к аэродрому и смог приземлиться на последних каплях горючего. Переживая самые счастливые минуты в жизни, я наблюдал, как приземлявшиеся истребители покачивали крыльями в знак одержанных побед».

По немецким данным, англичане потеряли 40 «Веллингтонов», на 15 побед претендовали летчики II/JG77, вылетевшие с аэродрома Вангерооге под командованием майора Г. фон Бюлов-Бюткампа. Обломки одной из машин, упавшей на отмели Ватта возле острова Спикерога, достаточно долго хорошо просматривались с воздуха пока их не затянуло песком. Как теперь известно, в район Гельголандского залива вышли только 22 английских бомбардировщика, принадлежавших 9-й, 37-й и 149-й эскадрильям, а потери в бою составили всего 12 машин; еще 3 получили се-

рьезные повреждения и разбились при вынужденной посадке на британском побережье (по другим данным, англичане по разным причинам списали 17 бомбардировщиков). В Королевских ВВС считали, что оборонительным огнем удалось сбить 12 «мессершмиттов», а немцы признали потерю всего двух Bf 109 (два летчика погибли и два получили ранения).

Командир 3-й английской бомбардировочной группы вице-маршал авиации Болдуин, которому подчинялись все три эскадрильи «Веллингтонов», отметил неожиданно низкую живучесть конструкции бомбардировщиков и указал на одну из главных причин жестоких потерь: «Во время и после воздушных боев у многих наших самолетов из пробитых бензобаков вовсю вытекало горючее. Ранее неоднократно приходилось повторять о настоятельной необходимости оборудовать все бомбардировщики протектированными баками (широкое использование заводами фирмы Виккерс горючих лаков также значительно снизило пожаробезопасность. — Прим. авт.)».

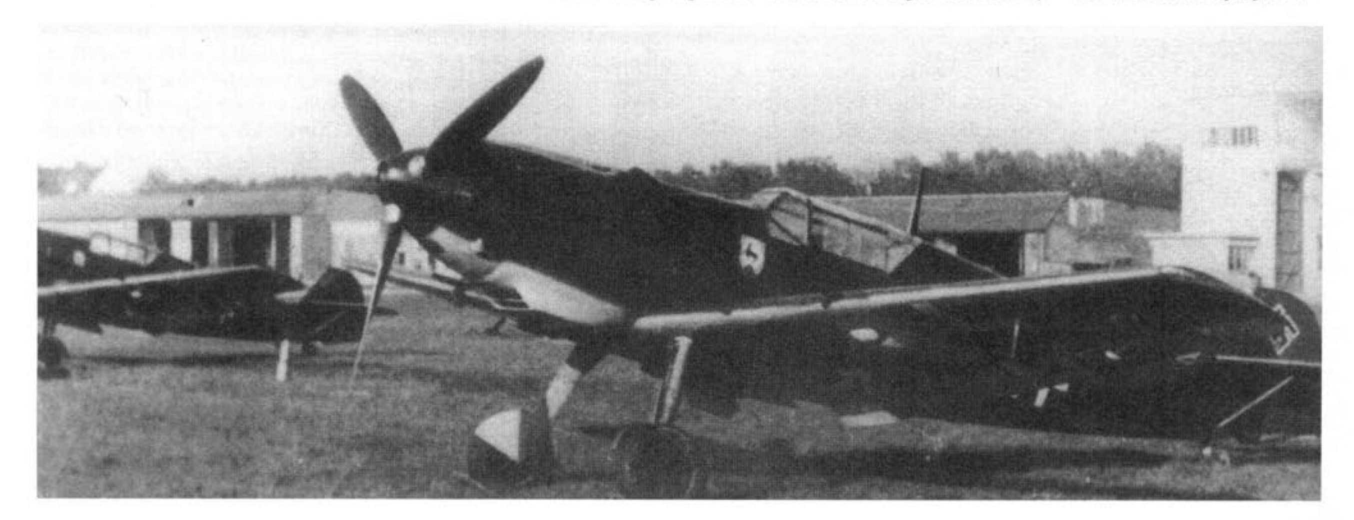
Надо сказать, что в первые месяцы войны в Европе одномоторные истребители В. Мессершмитта и их пилоты находились как бы в тени своих коллег из других родов авиации, например, бомбардировочной и пикировочной. В ряде операций, например, при вторжении немцев в Данию и Норвегию двухмоторные Bf 110 оказались более полезными самолетами, чем одномоторные Bf 109. Верховное командование считало само собой разумеющимся, что обладающие численным превосходством над неприятелем и хорошо подготовленные летчики-истребители, пилотирующие отличные машины, без проблем обеспечат господство в воздухе над районом сражений.



Начало боевых действий не отразилось на производстве Bf 109. Более того, авиационные заводы Мессершмитта в Регенсбурге, фирмы «Эрла» в Лейпциге и компании «Физелер» в Касселе продолжали работу с неполной загрузкой в одну смену. В результате выпуск этих машин несколько снизился. За последний квартал 1939 г. было построено 449 Bf 109, что довело общее производство за год до 1540 «сто девятых». «Эмили» заменяли ранние модификации истребителей в строевых частях. Отметим, что некоторые части тяжелых истребителей, начавшие войну на Bf 109, приступили к перевооружению на Bf 110.

Плохие погодные условия зимы 1939—1940 гг. ограничили активность истребительной авиации на Западном фронте, которая до того заключалась в основном в патрулировании и прикрытии тактических разведчиков,

Зимой 1939—1940 гг. большинство «мессеров» получило новую камуфляжную схему окраски с темным верхом и светлыми боковыми и нижними поверхностями



«Эмили» из I/JG51 в старой камуфляжной схеме окраски. На переднем плане — машина субмодификации E-3 с крыльевыми пушками MG/FF и , возможно, мотор-пушкой



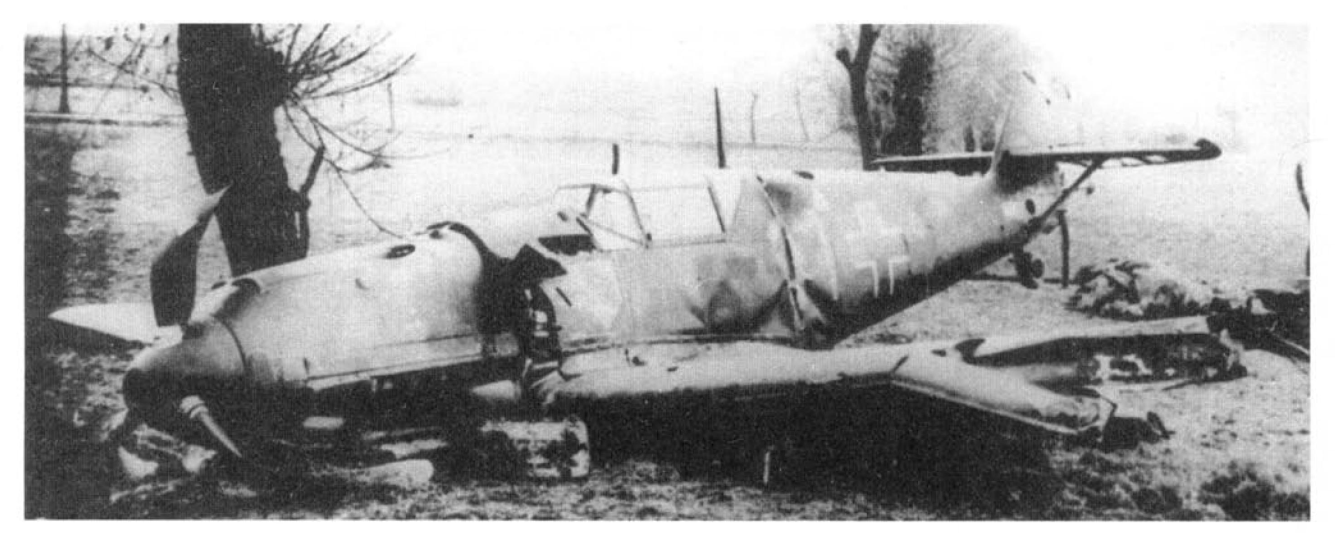
Звено истребителей «мессершмитт» из 11/JG72 в положении дежурства для взлета

не залетавших глубоко на территорию противника. Воздушные бои были редкостью. За первые восемь месяцев войны у французского командования сложилась весьма нереалистичная оценка основного истребителя противника. Считалось, что маневренность MS-406 обеспечивает ему решающее преимущество над Bf 109, а «Хаук-75А», хотя и слабее вооруженный, во всех остальных аспектах не уступает «мессершмитту». Приземлившийся 22 ноября 1939 г. на французской территории вблизи франко-германской границы Bf 109E-3 из I/JG76, как уже отмечалось, подвергся тщательному изучению. Мнение французских командиров осталось непоколебимо. Подобная коллективная слепота в отношении технического превосходства Bf 109E удивительна — ведь даже опытные и смелые пилоты на «моранах» и «Хауках» в развернувшемся вскоре сражении не имели серьезных шансов в боях против одномоторных «мессершмиттов».

«Странная война» закончилась 10 мая 1940 г. К этому дню Люфтваффе обладали некоторым численным и заметным качественным преимуществом над объединенной франко-англо-голландско-бельгийской авиацией. Всего они располагали 1346 одномоторными «мессершмиттами» (из них 1076 были боеготовыми). Против 1151 истребителя союзников немцы сосредоточили во 2-м и 3-м воздушных флотах большинство своих частей и соединений, насчитывающих 1106 Bf 109, преимущественно модификации E, и 248 Bf 110C. Особенностью авиационной группировки можно считать создание двух мощных ударных истребительных «кулаков»: 2-го истребительного командования полковника К.-Б. фон Дёринга в составе 2-го воздушного флота (в двух штабных отрядах и семи авиагруппах имелось 317 Bf 109, включая 231 боеготовый) и 3-го истребительного командования полковника Г.-А. фон Массова в 3-м воздушном флоте (также два штабных отряда и семь истребительных групп с 324 Bf 109, включая 233 боеготовых).

В дневнике Верховного главнокомандования вермахта указывалось, что в результате массированных ударов на рассвете 10 мая по 72 тщательно разведанным аэродромам союзников в Бельгии, Нидерландах и на севере Франции было уничтожено 300—400 неприятельских самолетов. Налеты продолжались, и на следующий день потери франко-англо-голландско-бельгийской авиации составили не менее 300 самолетов, еще через день — 320. По данным союзников, ряд подразделений, в том числе вооруженная «Бленхеймами» 114-я британская эскадрилья, действительно лишились на аэродроме всей материальной части. Однако приведенные немцами цифры значительно преувеличивали их реальную убыль. Так, по данным союзников, 10 мая, например, безвозвратные потери французов на земле составили 75 самолетов, англичан — 45 самолетов.

Многочисленные воздушные бои выявили качественное превосходство «мессершмиттов» и привели к гибели большого числа самолетов союзников всех типов в воздушных боях. Вероятно, первыми машинами, с которыми столкнулись в небе «сто девятые», были голландские «фоккеры» D-21. Этот надежный и устойчивый в полете истребитель с мотором мощностью 830 л.с. считался вполне удачным для середины 1930-х годов, однако вооружался только четырьмя пулеметами винтовочного калибра и уступал Bf 109E по скорости примерно на 100 км/ч во всем диапазоне высот. Все три «фоккеровские» эскадрильи голландских ВВС понесли тяжелые потери уже в первое утро вторжения.





Истребитель Bf 109E-1 лейтенанта Г. Шульца из 3/JG76 был сбит над Францией

Впоследствии «мессершмитт» Г. Шульца выставили на всеобщее обозрение на Елисейских полях в Париже

Известно, что немецкая группа JGr186, иначе называемая II(J)/Tr.Gr186 (бывшая авианосная, созданная специально для базирования на авианосце «Граф Цеппелин»), в маневренном бою на малой высоте в окрестностях г. Де Коой сбила четыре неприятельские машины из 5-й эскадрильи и повредила четыре другие, потеряв один «мессершмитт» (прямо на голландский аэродром приземлился обер-лейтенант Д. Робицш, которого пленили; следующие пять лет летчик провел в тюрьмах Нидерландов, Великобритании и Канады). За сутки количество исправных истребителей «фоккер» D-21 сократилось с 29 до 12, и большинство «двадцать первых» стали жертвами пулеметно-пушечного огня Bf 109. Только за 10 мая германское командование признало гибель 83 своих самолетов (из них 25 истребителей), не считая транспортных машин, а на следующий день — еще 42 (включая 10 «мессершмиттов»).

После небольшого перерыва, вызванного дождливой погодой, 12 мая вновь развернулись весьма напряженные бои. Одной из первых для охраны мостов через реку Маас и канал Альберта, уже захваченных немецкими десантниками, взлетела в тот день группа I/JG1 во главе с капитаном Й. Шлихтингом. Появление неизвестных бомбардировщиков обнаружил обер-лейтенант В. Адольф, кото-

рый оповестил других летчиков и сам перешел в атаку под прикрытием ведомого фельдфебеля Ф. Блацутко. По мере приближения стали отчетливо видны опознавательные знаки на фюзеляже, свидетельствовавшие о принадлежности самолетов к британским ВВС, и легко определялся их тип — «Бристоль» «Бленхейм».

«Не замеченный английским экипажем, — вспоминал очевидец боя, — Адольф пристроился в хвост одному из бомбардировщиков, и когда расстояние не превышало 80 м, открыл огонь из пушек и пулеметов. Пули и снаряды «Мессершмитта» строчками вспышек прошли по фюзеляжу и плоскостям вражеского самолета, и сразу истребитель резко взмыл вверх. Уже издали Адольф увидел, как загорелся левый двигатель «Бленхейма». Внезапно у него целиком отвалилась плоскость. На мгновенье бомбардировщик как бы завис в воздухе и тут же, клюнув носом, начал стремительно падать».

Еще дважды обер-лейтенант В. Адольф успешно атаковал английские «Бленхеймы», принадлежавшие 139-й бомбардировочной эскадрилье. В ходе скоротечной схватки шесть из девяти бомбардировщиков были сбиты, а три уцелевших самолета над Льттихом перехватил отряд 3/JG27 обер-лейтенанта Г. Хомута, после чего лишь одна британская машина вернулась на свой аэродром. Тем временем в бой вступали другие части и подразделения 27-й истребительной эскадры, причем перерывы между боевыми вылетами для пилотов не превышали 45 мин. В чудовищной спешке техники осуществляли заправку «мессершмиттов», загружали боекомплект, на ходу устраняли мелкие неисправности.

Вылеты прекратились только с наступлением темноты. Несмотря на постоянно сокращавшееся количество исправных Bf 109, пилоты JG27 выполнили 12 мая 340 боевых вылетов, или примерно 4,4 на каждый боеготовый истребитель. При собственных потерях, составивших четыре машины, летчики доложили о 28 одержанных победах (впоследствии их претензии уменьшились до 20). Наиболее успешно действовал в тот день 2-й отряд эскадры, сбивший семь неприятельских машин, из которых три занесли на счет командира обер-лейтенанта Г. Фрамма.

С большим напряжением действовала на следующий день 26-я истребительная эскадра. Один лишь 5-й отряд сбил семь британских самолетов ценой одного своего. Шесть из них — «Дифайенты» из 264-й эскадрильи, потерю которых англичане признали. Это был двухместный одномоторный истребитель весьма необычной конструкции, поскольку он не имел наступательного вооружения, а имевшимися четырьмя пулеметами управлял турельный стрелок. Британские пилоты рассчитывали на ведение маневренного ближнего боя, но их шансы на выживание в столкновении с Bf 109 оказались призрачными. Единственной потерей немцев стала машина лейтенанта К. Борриса. Воспользовавшийся парашютом летчик через несколько дней выбрался к своим.

В германских хрониках 14 мая часто называется «днем истребителя» или «днем охотника». По предварительным данным только в воздушных боях, главным образом в районе Седана, было уничтожено 43 франко-британских самолета, но затем четыре победы не нашли подтверждения. Между тем, союзники



Замаскированный Bf 109E из 1/JG54



Истребитель Bf 109E из I(J)/LG2 капитана Хардера, участника испанской войны, о чем свидетельствует черный круг с белым крестом на борту фюзеляжа

признали гибель 89 машин (включая 67 английских), преимущественно от зенитного огня. Королевские ВВС никогда еще не несли столь тяжелых потерь. Наибольшую роль в общем успехе немцев сыграли летчики 53-й эскадры — I группа в течение часа отразила налеты 63 «Бэттлов» и 10 «Бленхеймов», уничтожив в районе так называемой «седанской воронки» 15 бомбардировщиков и два «Харрикейна» прикрытия. На пять побед за день вырос счет обер-лейтенанта Г.-К. Майера.

К вечеру 14 мая стало известно: безвозвратные потери британского экспедиционного корпуса за четверо суток составили 268 самолетов. Несомненно, летчики «мессершмиттов» внесли весомый вклад в истребление вражеской авиации. Около 170 британских бомбардировщиков, прикрытых примерно 80 истребителями «Харрикейн», «моран», «девуатин», «кертисс», наносили удары по мостам и переправам через реку Маас. Неудачная организация налетов (самолеты шли мелкими группами, на малых высотах, имея большие интервалы) помогала германским командирам организовать противодействие и не позволила экипажам союзников, несмотря на проявленные мужество и самопожертвование, выполнить задачу.

В официальной истории Королевских ВВС появилась запись: «Потерь подобного масштаба в одной операции британские ВВС еще никогда не знали». Хотя общий успех был на стороне немцев, Люфтваффе также недосчитались 14 мая не менее дюжины Bf 109, из которых половина принадлежала группе I/JG53. В этой части за день два летчика погибли, один, известный в будущем ас обер-лейтенант В. Бальфанц, получил ранение, а двое, включая не менее знаменитого лейтенанта В. Тонне, вернулись на следующий день из-за линии фронта, покинув с парашютами свои поврежденные машины. По свидетельству очевидцев, горящие самолеты один за другим падали на зеленую холмистую равнину, а в небе то и дело раскрывались парашюты английских, французских и германских летчиков.

Переправы пострадали мало, но кучное падение бомб вблизи них вынудило немецких командиров на некоторое время приостановить наступление. Однако союзники получили только короткую передышку, их оборона в районе Седана, являвшегося ареной кровопролитных боев еще в прошлой мировой войне, оказалась прорвана. В телефонном разговоре, состоявшемся утром 15 мая между премьер-министрами У. Черчиллем и П. Рейно, француз неоднократно повторил одну фразу: «Мы разбиты, сражение проиграно». Дальнейшие события показали: Рейно нисколько не сгущал краски.

«Главным тезисом высказываний генерала М. Гамелена (главнокомандующего войсками и военного министра Франции. — Прим. авт.), — писал У. Черчилль в монографии «Вторая мировая война», — а также всех заявлений французского главного командования были настойчивые утверждения об их слабости в воздухе и горячие просьбы прислать большое число эскадрилий английских военно-воздушных сил, бомбардировочных и истребительных, но главным образом последних. Этим мольбам об истребителях суждено было повторяться на всех дальнейших совещаниях до самого падения Франции».

Через 8—10 дней после начала германского наступления главные силы авиации британского экспедиционного корпуса понесли



«Мессершмитты» принадлежат отряду 6/JG26, который после окончания кампании на Западе надолго «осел» на атлантическом побережье напротив Великобритании

невосполнимые потери, а французские ВВС находились в состоянии полнейшего расстройства. Их наземные войска, постоянно теснимые, подвергались налетам, отходили в беспорядки, смешиваясь с толпами беженцев. Англичане и французы исчерпали имевшиеся резервы, в частности, авиационные, и не могли помешать стремительным маневрам противника. Танковые и моторизованные соединения вермахта, прикрытые истребителями, почти беспрепятственно шли к Абвилю, перерезали все коммуникации в северо—западной Франции. Летчики «мессершмиттов» использовали ситуацию для «набора очков», стремясь перегнать друг друга. В лидеры вышел командир III/JG53 капитан В. Мёльдерс, сбивший 15 мая уже 11-й неприятельский самолет — «Харрикейн». Через 10 дней Мёльдерс стал первым пилотом «сто девятого», награжденным «Рыцарским Крестом». Пополнялся и список асов, в число которых вошел в тот день командир I/JG3 капитан Г. Лютцов.

Несмотря на напряженные бои, серьезные потери в материальной части и летном составе, для многих германских летчиков-истребителей вторая половина мая осталась в памяти как период лихорадочных перебазирований с одного изрытого воронками аэродрома на другой, имевший еще менее подготовленную для работы полосу. Люфтваффе тщетно пытались поспевать за устремившимися вперед наземными войсками. Неоднократно Bf 109 приходилось взлетать и садиться среди разбитых французских и британских машин, всевозможных груд металлолома. Ни на одном из предвоенных учений подобные маневры и действия не отрабатывалась, наземные службы оказались в очень тяжелой ситуации, испытывая дефицит запасных частей и новых моторов. Впрочем, особого беспокойства немцы не выражали. Уже капитулировали Голландия и Бельгия, а британцы готовили свой экспедиционный корпус к эвакуации с континента.

Многие английские политики и высшие военные полагали, что «островная» истребительная авиация ни в коем случае не могла быть «снята с защиты Великобритании». Однако Черчилль добился отправки на материк сначала шести, а затем — еще четырех эскадрилий «Харрикейнов» и «Спитфайров». В результате в конце мая — начале июня 1940 г. обстановка над северо—западным побережьем Франции начала меняться не в пользу немцев. Хотя во многих исследованиях наземные командиры союзников упрекали своих летчиков в пассивности, отсутствии надежного прикрытия с воздуха, многое указывает на ошибочность подобных выводов. Снова обратимся к воспоминаниям У. Черчилля:

«Напрягая все силы, истребительная авиация успешно патрулировала весь район и развернула решительные действия против неприятеля. Час за часом наши летчики врывались в строй отрядов немецких самолетов, наносили им тяжелые потери, рассеивали и отгоняли их. Это продолжалось день за днем, пока Королевские ВВС не завоевали славную победу. Где бы ни появлялись германские самолеты, пусть даже их количество достигало 40—50 машин, они подвергались решительным атакам, которые предпринимали британские эскадрильи или звенья; счет сбитых неприятельских самолетов пошел на десятки, а затем и на сотни. Мы пустили в дело свой драгоценный резерв — авиацию метрополии.

Иногда летчики-истребители совершали по четыре вылета в день. Результат сражения не оставлял никаких сомнений».

Конечно, далеко не все офицеры и генералы Люфтваффе были согласны с подобным безапелляционным выводом британского премьера. Их истребители вели напряженные и ожесточенные бои, а количество побед немецких асов постоянно росло. Так, 28 мая летчики JG26 записали на свой счет 15 побед, причем летчики I группы доложили о шести результативных боях с новейшими «Спитфайрами». А на следующий день немцы претендовали на уничтожение 65 (!) самолетов союзников, причем лидирующие позиции теперь принадлежали JG53.

Германская печать рассказывала об отличившихся немецких пилотах, называла имена капитана Х. Траутлофта, лейтенантов Й. Мюнхеберга и А.-В. Китцингена... В то же время действия ударной авиации Люфтваффе сопровождались большими потерями. Аэродромы, на которых базировались немецкие бомбардировщики, оказались слишком удалены от Дюнкерка, откуда британские войска устремились домой. Погода в районе пролива ухудшилась, берега окутала пелена тумана...

«Еще более серьезным явлением, — отмечал историк Д. Ирвинг, — послужившим своего рода предзнаменованием будущих событий, оказалось превосходство в воздухе над Дюнкерком «Спитфайров», чьи аэродромы находились максимально близко к району эвакуации, над немецкими Bf 109. Немцы строили свои расчеты на том, что самолет профессора В. Мессершмитта лучше, но теперь выяснилось: это не совсем так, и подлетающие к району эвакуации бомбардировщики Люфтваффе подвергались сокрушительным атакам со стороны британцев. Один отряд бомбардировщиков Ju 88 был уничтожен почти целиком на пути от удаленного аэродрома в Голландии».

Действительно, над Дюнкерком немецкая авиация впервые с начала Второй мировой войны столкнулась с серьезными трудностями. Как отмечал капитан А. Галланд, впоследствии первый генерал-инспектор истребительной авиации, характер и особенности воздушного сражения над пляжами как бы предостерегали немцев и свидетельствовали об изъянах в организационной структуре Люфтваффе. Главными недостатками Галланд считал отсутствие стратегической авиации и недостаточный радиус действий основного истребителя Bf 109. Хотя некоторые части последних попытались перебазироваться ближе к району эвакуации, все же они могли патрулировать над Дюнкерком весьма ограниченное время, а эффективность действий истребителей Королевских ВВС значительно возросла.

Согласно документам, с 26 мая по 3 июня 1940 г. британцы потеряли 235 кораблей и судов, включая 9 эсминцев, огромные запасы продовольствия, тысячи автомашин, 177 самолетов, а немцы — 240 самолетов. Многие германские командиры лишились лучших экипажей, отчего впервые испытали настоящий шок. Так, штаб 2-го авиакорпуса направил отчет в штаб 2-го воздушного флота, согласно которому за один день 27 мая это соединение потеряло больше боевых машин, чем за предшествующие 10 суток военной кампании.

В день официального завершения эвакуации, 3 июня, немцы провели операцию «Паула», в ходе которой осуществили массированный налет на Париж, центры его авиапромышленности и близлежащие аэродромы. Во



Отряд «мессеров» из II/JG52, характерное отличие — черные орлы на капотах моторов



Самолет командира группы I/JG3 капитана Г. Лютцова с «дракончиком» на капоте и отметками о шести победах на руле направления

время одного из самых грандиозных сражений в воздухе за всю кампанию было сбито, по немецким данным, 72 неприятельских самолета. Об ожесточенности некоторых боев говорит такой факт: капитан А. Галланд, возглавлявший штабной отряд JG27, в «собачей свалке» с большими перегрузками задел «морана». Его «мессершмитт» приземлился с поврежденным при ударе килем и сломанной мачтой антенны.

В германских хрониках отмечались отличившиеся части (в лидерах находилась II/JG2) и наиболее результативные летчики. До 7 побед довели личные счета капитаны В. Шелльман и Г. Лютцов, возглавлявшие II/JG2 и I/JG3, соответственно, а также обер-лейтенант В. Липпферт из I/JG53 и лейтенант Г. Филип из I/JG76. Отметки о трех новых победах украшали руль направления Bf 109E обер-фельдфебеля В. Махольда из I/JG2, а лидером оставался командир III/JG53 капитан В. Мёльдерс. Уничтожив два французских истребителя в районе их столицы, он довел число сбитых им неприятельских самолетов до 23.

Через сутки, 5 июня, германская авиация впервые нанесла мощный удар по французской обороне на реке Сомма, а вслед за этим наземные войска вермахта перешли в наступление в общих направлениях на юг и юго-запад. Французская армия уже была в значительной степени деморализована, правящие круги склонялись к мысли о капитуляции. Не в лучшем положении, чем армия в целом, находилась авиация — главнокомандующий французских ВВС генерал Ж. Виемен располагал 70—80 боеготовыми истребителями. Тем не менее в ходе одного из вылетов был сбит наиболее результативный немецкий ас капитан В. Мёльдерс, успевший довести счет до 25. Сохранился рассказ его самого о 133-м боевом вылете, который вполне мог стать последним:

«Некоторое время я наблюдал за схваткой наших летчиков с «моранами», а затем сам атаковал сверху одного из французов, который отчаянно маневрировал. Мне удалось добиться нескольких попаданий, но их оказалось явно недостаточно — он внезапно резко потянул вверх и исчез за моим крылом. Вскоре противник вновь появился рядом и — проклятье — обстрелял меня. Я резко потянул ручку управления и начал быстро уходить в сторону солнца. Должно быть, он потерял меня из виду, поскольку повернул в противоположную сторону и исчез в южном направлении.

Внизу я рассмотрел двух «мессершмиттов», которые почти на уровне верхушек деревьев гнались еще за одним «мораном». Я оглянулся назад и наверх, — виднелся лишь летящий по дуге Bf 109. Внезапно мой самолет содрогнулся от попаданий, кабину заполнили искры. Рычаг дросселя разлетелся на части, ручка управления до отказа ушла вперед, самолет начал падать почти вертикально. Надо немедленно покидать машину! Я дернул рычаг аварийного сброса фонаря кабины, расстегнул замок привязных ремней, привстал в кресле. Хотя сильный поток воздуха вдавливал меня обратно, удалось выбраться. Свободен! Я дернул тросик, парашют раскрылся. Повиснув на стропах, я пытался разглядеть своего обидчика, но лишь один «мессершмитт» кружил рядом. Я медленно приземлился западнее Компьена, в 60 км за линией фронта».

Германского аса сбил атакой с пикирования со стороны солнца лейтенант Р. Помье-Лайрак из GCII/7, который пилотировал новейший «девуатин» D-520. Но бой продолжался, и французского летчика сбили подчиненные Мёльдерса. Что касается самого командира немецкой группы, то он попал в плен и пробыл в лагере под Тулузой до завершения кампании, которая, как известно, закончилась капитуляцией Франции. После возвращения в строй Мёльдерс получил повышение в звании и вскоре был назначен командиром JG51. Некоторое время он занимался перегонкой трофейных истребителей, облетывал их в испытательном центре в Рехлине и оставил любопытные и образные отзывы о «британцах»:

«Харрикейн» — ни что иное, как «летающая баржа» с убирающимся шасси. Хотя он и легок в управлении, особенно на виражах, взлет и посадка являются просто детской забавой, но по своим летным характеристикам безнадежно уступает нашим «Эмилям». Руль управления тяжел, элероны вялые... «Спитфайр» — «птица» более высокого класса. Он хорошо слушается рулей, послушен, легок,

маневрен и практически не уступает по комплексу летных данных нашему Bf 109. Однако вести воздушный бой на «Спитфайре» — сущее мучение, при резком переходе в пикирование двигатель на несколько секунд остается без топлива. Винт самолета имеет всего два фиксированных положения (взлетный и рабочий), поэтому в бою на вертикалях мотор английского истребителя не может развить полную мощность».

За время вынужденного отсутствия Мёльдерса ряд летчиков приблизились к нему по числу побед. Особенно успешным оказался коллега по войне в Испании капитан В. Балтазар из I/JG1. 5 июня ему удалось одержать 5 побед, на следующий день — четыре за один вылет (среди сбитых самолетов было звено новых скоростных бомбардировщиков LeO 451), 13 июня на счету аса значилось 23 результативных боя, и вскоре его наградили «Рыцарским крестом». По немецким данным, 14 побед к концу французской кампании одержал командир III/JG26 капитан А. Галланд, 13 — лейтенант Г. Вик из I/JG2, 10 — обер-лейтенант Л. Келлер из I/JG3...

Не забывая постоянно подчеркивать превосходство своих летчиков в летной и тактической подготовке, уверенность в скорой победе, германские офицеры все же отдали должное своим противникам: «Англичане значительно храбрее французов, но последние лучше разбираются в тактике воздушного боя. Они всегда дерутся парами (ведущий и ведомый), причем одна пара защищает другую. Неоднократно излишняя осторожность мешала французам добиться успеха. Британские экипажи демонстрировали выдержку, хорошую стрелковую подготовку, не прекращали огонь в тех случаях, когда их самолет получал попадания и начинал гореть, но они, особенно летчики-истребители, не имели четкой тактики боя, продолжали драться в полном беспорядке».

По мнению немцев, как само собой разумеющееся, отмечалось, что среди истребителей союзников не было равного «Эмилям», причем их взаимодействие со «сто десятыми» сулило немцам дополнительные преимущества. Наиболее массовый истребитель противника — французский MS-406 имел хорошую маневренность, но «не разгонялся быстрее 420 км/ч» (имеется в виду в горизонтальном полете, без снижения), т.е. значительно уступал в скорости Bf 109E. Общее мнение о британских бомбардировщиках было таким: они легко воспламеняются, слабо вооружены, тихоходны. Только «Бленхеймы» летали со скоростями 450—480 км/ч, но и им было чрезвычайно трудно уйти от перехватывающих «мессершмиттов».

Когда «материковая» авиация Франции перестала существовать, а из состава экспедиционных ВВС Великобритании только 66 истребителей вернулись домой, немцы подвели итоги боевых действий. К 10 мая 1940 г. в строю имелось 1369 одноместных «мессершмиттов» и 1110 боеготовых летчиков, а выбыло из строя за пятьдесят дней войны (до 1 июля) 169 летчиков-истребителей и 407 самолетов Bf 109 (169 машины сбиты в бою или огнем с земли, 66 списаны в результате аварий и катастроф, 22 разбились из-за небоевых причин, 33 «мессершмитта» получили боевые повреждения, но могли быть восстановлены, 92 потерпели аварии во время боевого вылета и переданы в ремонт и 25 самолетов получили повреждения не из-за воздействия неприятеля). Можно добавить, что пики потерь приходились на 12—14 мая (по подсчетам авторов, 14 мая было списано не менее 15 Bf 109) и последние дни месяца. Отметим гибель в катастрофе командира I/ZG2, первого аса Второй мировой войны капитана Й. Гентцена, имевшего 9 побед. Правда, этот летчик переучился на двухместные машины и разбился в кабине Bf 110.



Любопытно, что при эвакуации своей подбитой техники на ремонтные заводы в Германии немцы порой прибегали к накрашиванию на «мессершмитты» французских или английских «кокард» поверх крестов: обыватель должен думать, что сбивают только вражеские самолеты



В БИТВЕ ЗА АНГЛИЮ

После капитуляции Франции перед нацистской Германией встала проблема: как «вывести из игры» Великобританию и обеспечить себе господство в Западной Европе. Гитлер считал, что без союзников Черчилль и его команда окажутся в безнадежном положении и будут вынуждены начать мирные переговоры. Однако, несмотря на зондирование почвы, немецкие дипломатические предложения остались без ответа, никакого желания вести переговоры англичане не проявили, и фюрер решил принудить противника к миру с позиции силы.

Возможность вторжения на Британские острова могла быть реализована только при условии предварительного завоевания Люфтваффе господства в воздухе. Без подавления Королевских ВВС германское командование не могло бросить свои десанты через Ла-Манш. В целом немецкая авиация превосходила в численности английскую, но британские истребители — основное средство борьбы за господство в воздухе — по числу и качественным характеристикам представляли собой серьезную силу, с которой следовало считаться. Отмечался также высокий моральный дух британцев, готовность защищать родину.

«Теперь наша судьба зависела от победы в воздухе, — констатировал У. Черчилль, соглашаясь с немецким командованием в оценке ситуации. — Германские руководители признали, что успех всех их планов вторжения в Англию зависит от того, удастся ли им добиться превосходства в воздухе над проливом и пунктами намеченной высадки на нашем южном побережье. Подготовка портов погрузки, сосредоточение транспортов, очистка от мин проходов и установка новых минных полей — все это было невозможно без защиты от налетов английской авиации. Для практической переброски и высадки десантов установление полного господства в воздухе над транспортами и побережьем имело решающее значение. Таким образом, успех зависел от уничтожения английской авиации и системы аэродромов между Лондоном и морем... Вот эту-то битву и предстояло сейчас провести».

Оценим соотношение сил. На 29 июня 1940 г. в составе Истребительного командования, которое возглавлял маршал Х. Даудинг, имелось 462 «Харрикейна» (347 исправных) и 279 «Спитфайров» (191 исправный). Немцы же располагали к этому времени 1107 Bf 109 (856 исправных) и 906 боеготовыми летчиками, а также значительными силами двухмоторных истребителей Bf 110. На следующий день Геринг утвердил «Общую директиву германских ВВС по боевым действиям против Англии». Согласно этому документу, объектами атак в первую очередь должны были стать истребительная авиация противника, наземная инфраструктура, а также предприятия авиастроения.

В эти дни немцы начали важную реорганизацию структуры германской истребительной авиации. Ряд авиагрупп получили другие наименования, что позволило иметь стандартный штатный состав (штабной отряд и три авиагруппы) девяти истребительным эскадрам (JG2, 3, 26, 27, 51, 52, 53, 54 и 77 теперь оснащались истребителями Bf 109, причем их пополнили последней модификацией E-4). Например, 4 июля в Влиссингене группу I/JG76 капитана Р. Краута переименовали в

Вверху: заходит на посадку истребитель из эскадры JG26



Фонарь кабины «мессера» почти все пилоты считали очень тесным. На фото хорошо видно, что летчик практически упирался в верхнее стекло головой, а пространство слева и справа от нее не превышало 15—20 см

II/JG54, а через день в Йезау I/JG21 капитана Ф. Ультча стала именоваться III/JG54. Таким образом, 54-я истребительная эскадра майора М. Меттига стала полнокровным соединением, а эскадры JG21 и JG76 были расформированы.

Обе враждующие стороны нуждались в передышке. Некоторые германские соединения, в том числе эскадра JG53, действительно отправили на отдых. Другие продолжили патрулирование над западным побережьем Франции и проливом Ла-Манш. Их пилоты в последние дни июня практически без собственных потерь сбили не менее 10 британских самолетов, преимущественно типа «Бленхейм». Группа I(J)/LG2 капитана Г. Трюбенбаха, пополненная личным составом и материальной частью одной из первых после победы во французской кампании, 30 июня перехватила девятку «Бленхеймов» из 107-й эскадрильи, прикрытых «Спитфайрами». В этот день две победы записали на счет лейтенанта

Пилот Bf 109E-3 из отряда 2/JG3 проверяет работоспособность кислородной маски





Заправочная горловина бензобака «мессершмитта» располагалась слева по полету позади фонаря кабины пилота. Готовится к вылету Bf 109E-1 из 2/JG76

Г. Илефельда, ответным огнем был сбит унтер-офицер А. Раухут.

I(J)/LG2 временно вошла в подчинение командира JG51 полковника Т. Остеркампа и стала первой, начавшей вести «свободную охоту» в дневное время не только над Ла-Маншем, но и над территорией собственно Великобритании. Кроме того, «мессершмитты» прикрывали немецкие бомбардировщики и пикировщики, приступившие к борьбе с британским судоходством в прибрежных водах. Другие истребительные части тем временем перебазировались поближе к проливу. Ситуацию и возникшие при этом проблемы комментирует британский историк Дж. Вил:

«Хотя части и подразделения стали концентрироваться у Ла-Манша, никто не ударил палец о палец, чтобы как-то подготовить место для размещения вновь прибывающих. В лучшем случае авиагруппы направлялись в районы, где имелись более—менее подходящие участки земли. Например, III/JG3, возглавляемая капитаном В. Киницем, приземлилась в начале июля на футбольном поле городка Девр (неподалеку от Кале), а III/JG54 капитана Ф. Ульча, перелетевшая в тот же район из Голландии, заняла пастбище южнее г. Гин. Копыта животных настолько сильно изрыли пастбище, что взлеты и посадки представляли не меньшую опасность, чем участие в боевых вылетах.

Передовой команде 2-й истребительной эскадры (она перелетела вместе со штабным отрядом и командиром эскадры 30 июня. — Прим. авт.) пришлось сжать целое пшеничное поле, чтобы можно было оборудовать взлетно-посадочную полосу. 2 июля прибыли другие летные части, но полосы всем не хватило. Тогда один из пилотов приземлился прямо в пшеницу высотой полтора метра. Он действовал предельно осторожно, выкосив пропеллером «мессершмитта» узкую полоску жнивья. Когда пыль улеглась, другие самолеты того же отряда по очереди приземлились, стараясь держаться колеи, проложенной первым истребителем. Взлететь самолеты некоторое время не могли — их пришлось рассредоточить по полю, приминая хлеба. На следующий день аэродром Бомон-ле-Роже был готов к приему боевых машин — на него перебазировались остальные самолеты JG2. Здесь эскадра с перерывами базировалась на протяжении следующих четырех лет».

Бои над Ла-Маншем и английской территорией в июле 1940 г., особенно во второй половине месяца, после издания Гитлером директивы по планированию вторжения, оказались весьма кровопролитными для Люфтваффе. Над Шербуром был сбит и погиб 20 июля командир I/JG27 капитан Г. Ригель. 24 июля, спустя два дня после перебазирования из-под Берлина в Кале-Кокель, крайне неудачный бой со «Спитфайрами» 54-й и

610-й эскадрилий провели севернее Дувра летчики III/JG52. Незадолго до полудня (по гринвичскому времени) немцы одержали всего одну победу и при этом потеряли трех летчиков, включая командира группы капитана В.-Д. фон Хоувальда и командира 7-го отряда обер-лейтенанта Г. Фермера. Через несколько часов был сбит и погиб командир 8/JG52 обер-лейтенант Л. Эрлер. На следующий день немцы недосчитались еще двух командиров отрядов (обер-лейтенантов В. Кайгеля и В. Байленфельда), а молодой лейтенант Г. Ралль (впоследствии третий по результативности «эксперт» Люфтваффе) остался едва ли не единственным офицером в части. Британские истребители настолько сильно потрепали группу III/JG52 (в частности, флайт-лейтенант Дж. Эллис из 610-й эскадрильи доложил за эти два дня о четырех победах, три из которых нашли подтверждение), что, не дожидаясь решающих событий «битвы за Англию», ее пришлось вывести в тыл.

Однако и германские пилоты сражались с полной отдачей. К примеру, в 51-й эскадре за июль список побед увеличился на 99 пунктов. Отметим сбившего 10-го числа неподалеку от Дувра трех «Спитфайров» обер-лейтенанта В. Эзау из III/JG51 (бывшая I/JG20) — в конце месяца за этим офицером значилась дюжина побед, а также его сослуживца обер-лейтенанта А. Лигнитца, одержавшего на три победы меньше. Обер-лейтенант Г.-Ф. Йоппиен из I/JG51 провел в том же районе Дувра столь же результативный бой, как и Эзау, только это случилось 29 июля, а капитан X. Титцен с 12 победами на 31 июля 1940 г. возглавлял список ведущих асов группы II/JG51.

28 июля первый боевой вылет в качестве командира эскадры провел майор В. Мельдерс, возглавив большую группу, которая состояла из 75 «мессершмиттов». Вскоре начались стычки с небольшими подразделениями британцев, пытавшихся перехватить немецкие пикировщики. Германский ас вспоминал: «Я летел в паре со своим адъютантом обер-лейтенантом Э. Киршайсом. Неожиданно севернее Дувра показались три английских истребителя, а позади них в легкой дымке — еще одна группа. «Спитфайры» находились несколько ниже, я с ходу решил атаковать одного из них. Бой перешел на виражи, в ходе маневрирования мне удалось занять выгодную позицию на дистанции 60 м. Я открыл огонь, правая плоскость самолета противника вспыхнула, и, окутавшись дымом, он ушел вниз.

Осмотревшись, я увидел, на этот раз выше себя, еще одну группу из 8—10 «Спитфайров». По-настоящему испугавшись, я понял, что могу спастись только одним способом — пройти прямо сквозь их строй. Когда я проносился мимо, большинство английских летчиков не успело своевременно среагировать на мой маневр, зато один из летевших сзади ока-



Унтер-офицер Э. Нишик из JG26 позирует у своего истребителя Bf 109E-3. Буква S на геральдическом щите — первая в названии эскадры Schlageter



Запускают мотор «мессера» из «авианосной» группы II(J)/TGr186

зался в очень удобном положении. Он открыл огонь и попал! Удары сотрясли мою машину. Очереди прошили радиатор, плоскости, топливный бак. Пока двигатель еще работал, я постарался на максимальной скорости достигнуть французского побережья. Едва мне это удалось, как мотор остановился».

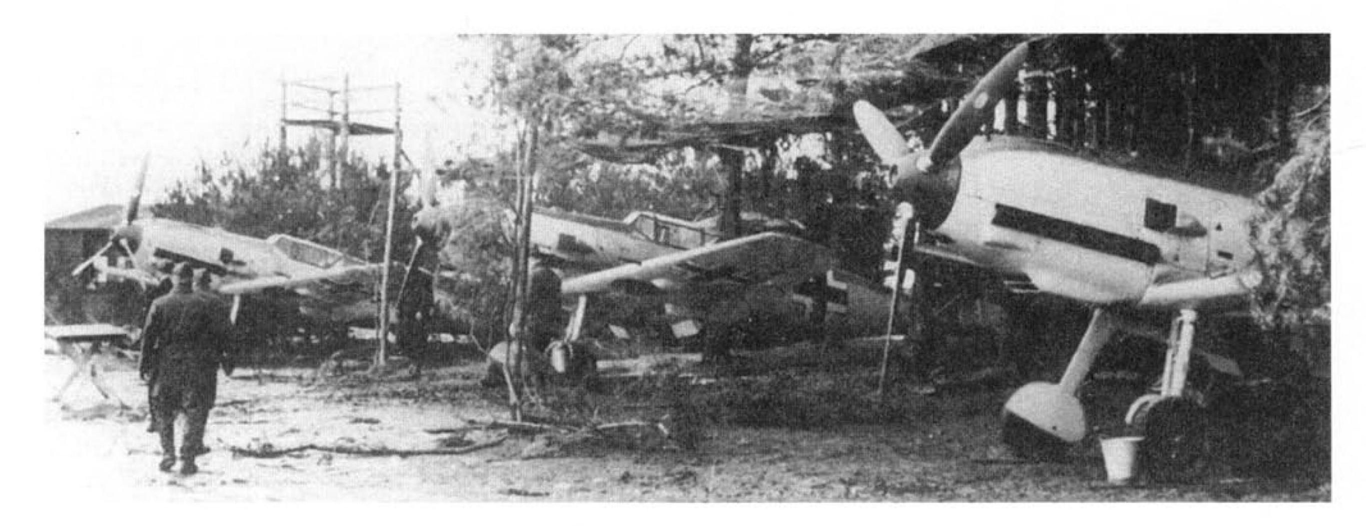
Под прикрытием обер-лейтенанта Р. Леппла истребитель Мельдерса плюхнулся на «брюхо» на мокрый песок неподалеку от береговой черты. Записанный ему на счет как 26-я победа «Спитфайр» принадлежал 74-й эскадрилье; несмотря на повреждения, он благополучно приземлился на аэродроме в Мэнстоне. Мельдерс в этом боевом вылете получил ранение и несколько дней провел в госпитале, сдав до 7 августа 1940 г. командование JG51 прежнему командиру эскадры полковнику Т. Остеркампу.

Германское руководство с оптимизмом восприняло пролог новой битвы в воздухе. По данным разведки, на 15 июля 1940 г. в составе Королевских ВВС имелось 50 истребительных эскадрилий, насчитывавших не более 900 «Харрикейнов» и «Спитфайров». Число боеготовых машин оценивалось в 675, а к концу месяца — и того меньше. Высказывая предположение, что с проблемами пополнения потерь личного состава британцы еще не столкнулись, немцы продолжали считать командиров-офицеров неприятеля хорошо подготовленными только в техническом отношении, полагая, и не без оснований, что в тактике боя британцы сильно отстали.

В действительности с 10 по 31 июня Королевские ВВС лишились (без учета морской и береговой авиации) около 100 самолетов, включая 58 «Спитфайров» и «Харрикейнов»; производство машин на этом этапе превосходило потери. Возглавивший месяц назад британскую авиапромышленность лорд М. Бивенбрук, в прошлом газетный магнат, сумел значительно увеличить масштабы выпуска самолетов, отдав приоритет одномоторным истребителям, причем «Харрикейнов» делали значительно больше, чем «Спитфайров», из-за их хорошей технологичности и меньшей стоимости. В июле британские заводы построили 496 «Харрикейнов» и «Спитфайров», в августе — 549 (выпуск машин всех типов, включая учебные, довели до 1767 ед.). В Великобритании царил патриотический подъем, производство работало на предельном режиме, интенсивно велись работы по ремонту и обслуживанию авиационной техники.

Немцы также несколько увеличили выпуск истребителей, стремясь накопить резервы. В июле все заводы построили 182 Bf 109, в августе — 160. С учетом отремонтированных машин, по данным генерал-квартирмейстера, за два месяца были приняты 384 одномоторных истребителя. Следовательно, Германия сильно отставала от Великобритании: на каждый новый «мессершмитт» (Bf 109 и Bf 110) летом 1940 г. англичане отвечали двумя своими истребителями.

Планировалось в начале следующего года довести среднемесячное производство до 300 «сто девятых». Однако многие здравомыслящие руководители авиапромышленности Германии, сомневаясь в реалистичности этих цифр, полагали, что благоприятное время для наращивания выпуска авиационной техники уже упущено. В дневнике Верховного командования вермахта за 3 августа 1940 г. появилась «дипломатичная» запись: «Генеральный инспектор Люфтваффе (Э. Мильх) высказал опасение, что производство, предусмотренное в программе первой очереди, хотя и велико по объему, но остается недостаточным для того, чтобы быстрейшим образом восполнить потери, возникающие в борьбе против Анг-



Поскольку авианосец «Граф Цеппелин» находился в достройке, самолеты его авиагруппы TGr186 использовались в воздушных сражениях над сушей

лии». По официальным данным, 20 июля в составе 2-го и 3-го воздушных флотов, которым отводилась главная роль в атаке Британских островов, имелось около 2600 боевых самолетов, включая 809 (656 боеготовых) Bf 109. Им противостояли 1003 британских истребителя (741 боеготовый).

К этому времени англичане в Фарнборо изучили своего основного противника в воздухе — истребитель Bf 109E-3, доставленный из Франции в мае 1940 г. По мнению британских испытателей, это был более чем опасный противник с высокими для своего времени летно-тактическими данными. Основными достоинствами машины сочли высокую максимальную скорость, особенно от земли до 5500 м, хорошую управляемость на малых скоростях, несущественную потерю скорости даже при значительных перегрузках. Эффективные тормоза могли включаться сразу после касания земли колесами, не опасаясь подъема хвоста и тем более капотирования. Особенно высокую оценку получил двигатель DB 601A с непосредственным впрыском топлива в головки цилиндров. Отмечались его надежность, приемистость, устойчивость работы в различных режимах.

Отрицательными сторонами английские летчики посчитали неудовлетворительную маневренность в горизонтальной плоскости и слишком тяжелое управление элеронами на скоростях, близких к максимальным, тесную кабину и относительную сложность выполнения посадки. Высказывалось мнение о том, что нагрузка на крыло в 157 кг/м^2 является излишне большой для одномоторного истребителя, снижает горизонтальную маневренность и вызывает быструю потерю скорости при перегрузках (здесь нашли отражение британские тенденции самолетостроения; пройдет немного времени и нагрузка 180—200 кг/м^2 будет считаться нормальной для истребителя в разных странах).

Учебные воздушные бои с британскими оппонентами показали, что при наборе высоты на полной мощности «мессершмитт» способен лететь на малой скорости под очень крутым углом наклона траектории, оставляя преследователей далеко сзади. Резко отдавая ручку вперед и переводя машину в пикирование с отрицательными перегрузками, немецкий летчик мог оторваться от погони, особенно учитывая быстрый набор скорости. «Важность того, что мотор не останавливается в этих условиях, трудно переоценить», — отмечалось в английских материалах по испытаниям германских самолетов.

В этом же документе указывалось на практическую пользу от проделанной британскими летчиками-испытателями работы: «Очень плохая маневренность Bf 109E на больших скоростях быстро стала известна нашим летчикам. Были случаи, когда «мессершмитт», зашедший в хвост «Спитфайру» или «Харрикейну» на средней высоте, терпел катастрофу. Наш летчик делал обычно полупереворот и быстро выводил самолет из последующего глубокого пикирования. Увлеченный боем немецкий летчик пытался следовать за ним. Однако обнаруживалось, что Bf 109E имеет недостаточный запас высоты для вывода из пикирования ввиду тяжелого управления рулем высоты. Германский самолет врезался в землю, не имея каких-либо поражений пулеметным огнем».

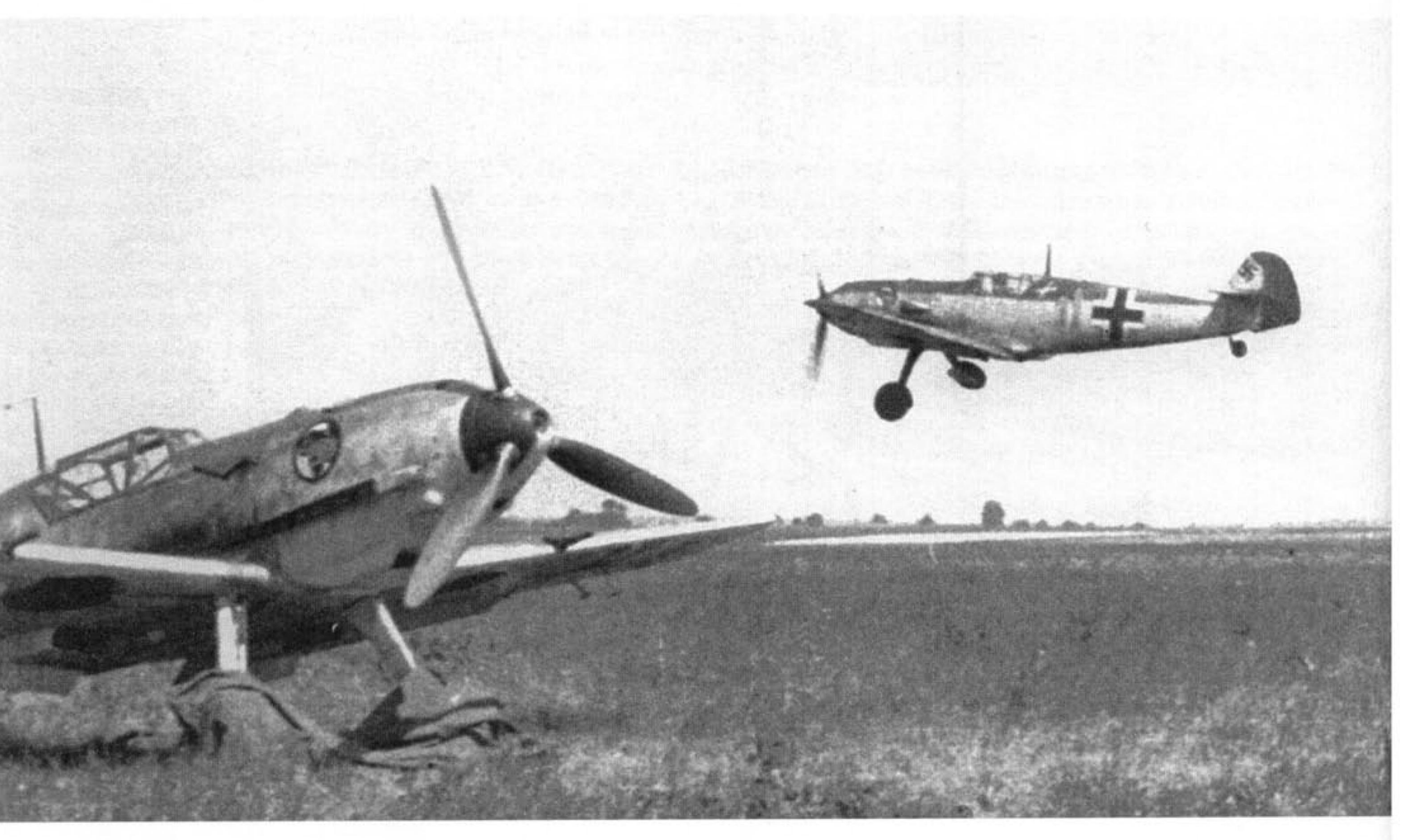
Подписав 1 августа директиву № 17 о ведении воздушной и морской войны против Англии, в которой перед Люфтваффе ставилась задача «всеми имеющимися в их распоряжении средствами как можно скорее разгромить английскую авиацию», Гитлер ждал результатов воздушного сражения, чтобы затем при-

нять окончательное решение относительно десантирования. Люфтваффе планировало приступить к активным действиям после 2 августа, но по разным причинам эта дата переносилась. Все же, после основательной подготовки германское командование развернуло масштабное наступление. Подводя итоги крупных воздушных боев, проведенных 8-го и в период с 11 по 13 августа (9 и 10 стояла плохая погода, ограничившая боевые действия), немцы полагали, что их потери в истребителях не превысили 3% имевшихся сил, а потери англичан оценили в 15%. Верховное командование Люфтваффе ликовало: соотношение потерь в истребителях 1 к 5, по его мнению, означало скорую победу. «Восполнение наших потерь не встречает затруднений, — записал в дневнике 14 августа начальник Генерального штаба сухопутных войск генерал Ф. Гальдер. — Англичане, по-видимому, не могут восполнять свои потери... Разрушено восемь крупных аэродромов противника».

Если сегодня оценивать потери по данным противников, то за указанные четыре дня британцы в действительности лишились 69 летчиков-истребителей, а немцы — 41 пилота, потери в машинах примерно соотносились как 2 к 1 в пользу Люфтваффе. Можно добавить, что день 11 августа оказался одним из наиболее кровопролитных для англичан: в вынесшей основную тяжесть боев 11-й истребительной группе вице-маршала К. Парка (она базировалась на юго—востоке Великобритании) выбыло из строя 27 летчиков погибшими, ранеными или пропавшими без вести, в то время как немцы потеряли 12 пилотов Bf 109 (все безвозвратно). А 13 августа началась операция «День орла» — был осуществлен первый из массированных ударов с целью уничтожения британской истребительной авиации. Против 1485 самолетов Люфтваффе англичане подняли в воздух 727 истребителей. На этот раз немцы потеряли 34 машины, а британцы — 14; погибли 9 немецких и 8 британских летчиков-истребителей.

Среди отличившихся летчиков немцы называют обер-лейтенанта Г. Вика (H. Wick) из I/JG2, который 11 августа сбил три британских истребителя, пикируя с высот 8000—9000 м (его счет возрос до 17, и вскоре летчика удостоили «Рыцарского креста»). На следующий день «мессершмитты» провели тяжелый бой с «Харрикейнами» из 249-й эскадрильи. Внезапно вынырнув из-за облаков, один из «сто девятых» поразил машину флайт-лейтенанта Э. Николсона, которая вспыхнула, а пилот получил ранение. Первоначально Николсон хотел покинуть истребитель, но, заме-

Взлетает «мессершмитт» в новом пятнистом камуфляже, нанесенном поверх голубой окраски боковых поверхностей



тив совсем близко Bf 109E, продолжил бой, сбил неприятеля и только после этого воспользовался парашютом. За самоотверженность и мужество Николсона, получившего кроме прочего сильные ожоги, наградили «Крестом Виктории».

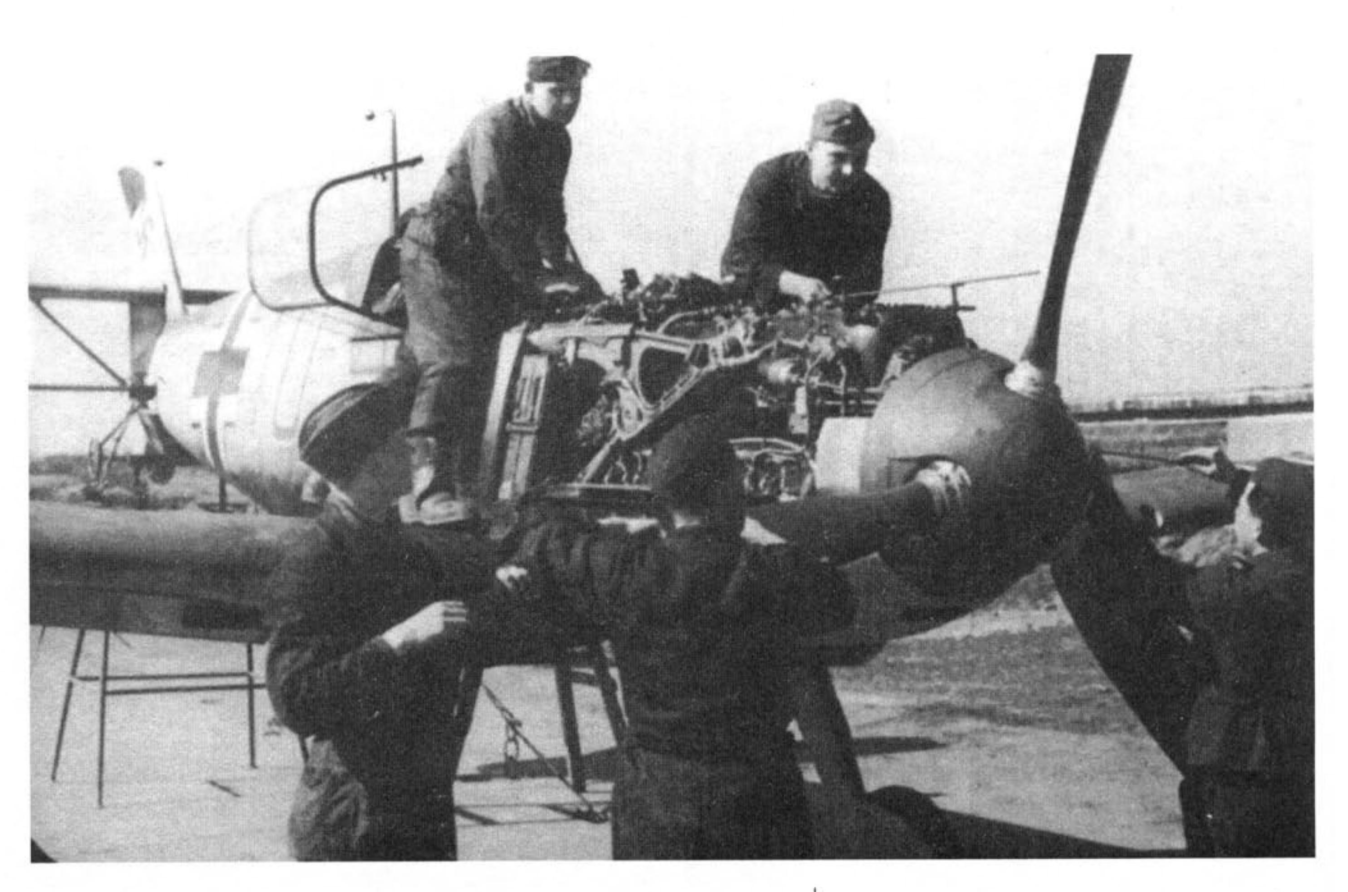
Генеральный штаб Люфтваффе рассчитывал на массирование имевшихся сил, сосредоточив, как и во время кампании во Франции, почти все «мессершмитты» в двух соединениях: 2-м истребительном командовании полковника Т. Остеркампфа и 3-м истребительном командовании полковника Г.-А. фон Массова. Именно им отводилась главная роль в борьбе за господство в воздухе.

Несмотря на тяжелые потери, в первой половине августа события развивались благоприятно для Люфтваффе. Определенный перелом произошел 15 августа, германский историк К. Беккер назвал этот день «черным четвергом». Хотя хмурое утро не предвещало активных действий, затем распогодилось, и во второй половине дня 2-й и 3-й воздушные флоты выполнили 1786 самолето-вылетов, а с учетом утренней работы и усилий 5-го воздушного флота, базировавшегося в Норвегии, это количество превысило 2000 вылетов. Немцы попытались связать боем всю истребительную авиацию противника, но ее командующий маршал Даудинг оказался готов к

Состав истребительных подразделений, участвовавших в «битве за Британию», по состоянию на 13 августа 1940 г.

Часть, подразделение	Тип истребителя	Базирование	Командир	Всего самолетов / из них исправных
В составе 2-го истребительного командования 2-го воздушного флота				
Stab/JG3	Bf 109E	Вьер о Буа	Подполковник К. Фик	3/3
I/JG3	Bf 109E	Гранвилье	Капитан Г. Лютцов	33/32
II/JG3	Bf 109E	Самер	Капитан Э. фон Зеле	29/22
III/JG3	Bf 109E	Девр	Капитан В. Кинитц	29/29
Stab/JG26	Bf 109E	Одамберт	Майор Г. Хандрик	4/4
I/JG26	Bf 109E	Одамберт	Капитан К. Фисхер	38/34
II/JG26	Bf 109E	Маркиз	Капитан К. Эббингхаузен	39/35
III/JG26	Bf 109E	Сент Омер	Майор А. Галланд	40/38
Stab/JG51	Bf 109E	Виссан	Майор В. Мёльдерс	4/4
I/JG51	Bf 109E	Кале	Капитан Г.-Х. Брунштеллин	32/32
II/JG51	Bf 109E	Маркиз	Капитан Г. Маттез	33/33
III/JG51	Bf 109E	Сент Омер	Капитан Х. Траутлофт	32/30
Stab/JG52	Bf 109E	Кокель	Майор Х. фон Бернег	2/1
I/JG52	Bf 109E	Кокель	Капитан З. фон Эшвеге	40/33
II/JG52	Bf 109E	Пеплинг	Капитан Г.-Г. фон Корнацки	39/32
III/JG52	Ar 68	Цербст	Капитан А. фон Винтерфельд	31/11
Stab/JG54	Bf 109E	Кампань-ле-Гюин	Майор М. Меттиг	4/2
I/JG54	Bf 109E	Гюин-ан-Калези	Капитан Х. Фон Бонин	34/24
II/JG54		Эрмелинген	Капитан О.-Г. Винтерер	36/32
III/JG54	Bf 109E	Гюин-ан-Калези	Капитан Ф. Ульч	42/40
Всего				**544/471**
В составе 3-го истребительного командования 3-го воздушного флота				
Stab/JG2	Bf 109E	Бомон-ле-Роже	Подполковник Х. фон Бюлов	3/3
I/JG2	Bf 109E	Бомон-ле-Роже	Капитан Х. Штрюмпель	34/32
II/JG2	Bf 109D	Бомон-ле-Роже	Капитан В. Шельман	36/28
III/JG2	Bf 109E	Гавр	Майор Э. Микс	32/28
Stab/JG27	Bf 109E	Шербург	Подполковник М. Ибель	5/4
I/JG27	Bf 109E	Плюманто	Капитан А. Блумензаат	37/32
II/JG27	Bf 109E	Крепон	Майор З. Леман	40/32
III/JG27	Bf 109D	Арк	Капитан Й. Гентцен	39/32
Stab/JG53	Bf 109E	Шербург	Майор фон Ф.-Ф. Крамон-Таубадель	6/6
I/JG53	Bf 109E	Ренн	Капитан А. Блумензаат	39/37
II/JG53	Bf 109E	Динан	Капитан Г. фон Мальтцан	38/34
III/JG53	Bf 109E	Брест	Капитан В.-Д. Вильке	38/35
Всего				**347/303**
Итого одноместных истребителей				**891/774**

1. Обращает внимание высокая концентрация сил истребителей — было задействовано восемь полноценных истребительных эскадр. Еще одна группа I(J)/LG2 подчинялась штабу 8-го авиакорпуса, а эскадра JG77 (штаб в Деберитце) временно находилась в резерве Геринга, прикрывая Германию и Норвегию.
2. Группа III/JG52 находилась в резерве и не участвовала в боевых действиях.



Механики проверяют работу синхронизатора пулемета MG 17

подобному развитию событий, заранее создав резерв.

«15 августа произошло крупнейшее за тот период войны сражение в воздухе, — отмечал в мемуарах У. Черчилль, — на фронте в 500 миль состоялись пять масштабных групповых боев. День оказался действительно критическим. В боевых действиях на юге приняли участие все 22 наши эскадрильи, многие летчики-истребители дважды, а некоторые трижды вылетали на задания. Потери немцев, вместе с понесенными на севере (имеются в виду действия 5-го ВФ над Шотландией и северной Англией. — Прим. авт.), составили 76 самолетов против 34 наших. Это, безусловно, стало бедствием для германской авиации».

Этот день оказался одним из наиболее кровопролитных в истории Люфтваффе. В тех случаях, когда бомбардировщики и пикировщики не удавалось надежно защитить, целые подразделения немецких машин не возвращались обратно; при этом только пять Bf 109E были сбиты. Германское командование потребовало от командиров истребительной авиации обеспечения надежной защиты, посчитав, что группу пикировщиков отныне должны сопровождать не менее трех групп «сто девятых». На следующий день немецкие потери удалось уменьшить вдвое, но уже 12 одномоторных «мессершмиттов» погибли. Командир II/JG26 капитан К. Эббигхаузен (7 побед) был сбит «Спитфайрами» и упал с самолетом в Ла-Манш неподалеку от Дувра, а командир 3/JG3 капитан А. Мюллер был спасен гидросамолетом.

18 августа битва разгорелась с новой силой. Напрягая все силы, немцы обрушились на аэродромы противника, уничтожив или повредив 62 английских самолета; еще 73 истребителя были сбиты в воздушных боях. Собственные потери Люфтваффе составили 61 самолет, включая 39 Ju 87 и 15 Bf 109. Многие машины получили серьезные повреждения. Сбитый капитан X. Титцен, который провел 20 результативных боев, стал первым летчиком Люфтваффе, награжденным «Рыцарским крестом» посмертно. На острие атаки оказалась в этот день JG27, одержавшая 15 побед ценой шести «мессершмиттов», трех погибших и двух попавших в плен летчиков (еще одного пилота спас экипаж немецкого катера).

Подробное освещение всех перипетий «битвы за Англию» выходит за рамки данной работы. В ней отмечалось несколько фаз, причем роль одномоторных истребителей Bf 109 постоянно возрастала. Как следует из документов, 19 августа Геринг собрал совещание с привлечением командиров всех уровней

до командиров отрядов включительно. Ему доложили, что накануне погибли или пропали без вести 163 члена экипажей, подлежали списанию 77 самолетов. Рейхсмаршал выразил собравшимся свое неудовлетворение действиями истребительной авиации и разъяснил положения новой стратегии: отныне на смену дневным налетам на авиазаводы и им подобные объекты, которые сопровождались тяжелыми потерями, придут ночные бомбардировки. Основные операции в светлое время суток должны были осуществляться с единственной целью завязывания воздушных боев. Количество задействованных в них бомбардировщиков, использовавшихся в качестве приманки, сокращалось до минимума.

Геринг потребовал обеспечения максимальной концентрации сил истребителей, для чего приказал задействовать все Bf 109 из 2-го и 3-го воздушных флотов для сопровождения небольших групп бомбардировщиков. Двухмоторные истребители должны следовать за основной группой в качестве замыкающей «волны подкреплений». Рейхсмаршал призвал пилотов истребительной авиации проявлять больше ответственности: «Независимо от типа самолета ни один летчик не имеет права прервать выполнение боевого задания, ссылаясь на плохую погоду». Он предупредил, что виновные в нарушении этого распоряжения летчики «мессершмиттов» будут преданы суду военного трибунала.

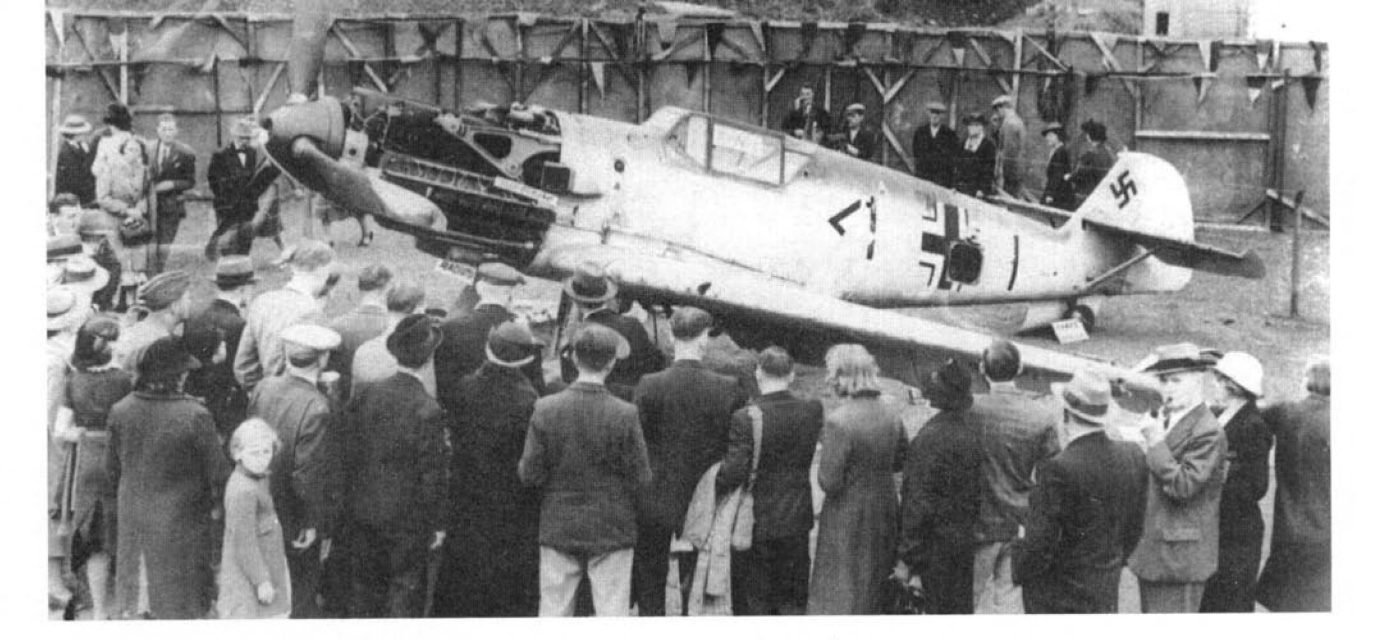
Предпринимались меры и по улучшению взаимодействия, для чего рекомендовалось каждую группу бомбардировщиков сопровождать «прикрепленной» группой истребителей. На практике «мессершмитты» оказались «жестко привязаны» к «хейнкелям» и «дорнье», а это давало дополнительное преимущество англичанам. Кроме того, убедившись в сокращении использования немецких двухмоторных истребителей, британцы перебросили ряд своих истребительных подразделений в Южную Англию, прежде всего на аэродромы вокруг Лондона.

По инициативе рейхсмаршала на руководящие должности были выдвинуты молодые лидеры истребительной авиации, одержавшие немало побед. Предполагалось, что должность коммодора, т.е. командира авиационной эскадры, не говоря уже о должности командира группы, отныне будет подразумевать личное участие в боевых действиях. Уже 19 августа Х. Трюбенбах (3 победы) возглавил JG52 вместо не летавшего на боевые задания майора Х. фон Бернега, через два дня майор Г. Лютцов (10 побед) сменил подполковника К. Фика в командовании JG3 и майор А. Галланд (21 победа) — майора Г. Хандрика во главе JG26. 25 августа командиром JG54 вместо майора М. Меттига назначили майора Х. Траутлофта (5 побед).

Из докладов экипажей рейхсмаршал Геринг сделал вывод о нецелесообразности использования Bf 110 в качестве истребителей сопровождения: в маневренном бою они уступали «Харрикейнам» и «Спитфайрам». «Одномоторные Bf 109 едва достигали Лондона, — отмечал британский историк Д. Ирвинг, — а внесенные Мильхом предложения по оснащению истребителей подвесными топливными баками были озвучены слишком поздно. Это привело к тому, что летчики оказались не готовы к их использованию и крайне неохотно вылетали на задания с дополнительным запасом горючего».



Англичане осматривают «мессершмитт» обер-дейтенанта Бартеля, совершивший посадку в графстве Кент



«Эмиль» Бартеля выставлен на всеобщее обозрение

Германское командование ждало, когда противник выдохнется. Ведь еще недавно в Королевских ВВС оставалась «последняя сотня» «Спитфайров» и «Харрикейнов», но благодаря нескольким дням плохой погоды они, как полагали немцы, сумели за счет восстановления неисправных машин увеличить это количество до 350 (в действительности на защите Великобритании 24 августа стояли 1169 истребителей, из которых 758 находились в исправном состоянии.) Благодаря очередной переброске свежих истребительных подразделений из северной части Англии британцы смогли поддержать высокий накал сражения.

Впрочем, Геринг не сильно ошибался: английская авиация действительно была изрядно потрепана. С 24 августа по 6 сентября (Черчилль считал эти дни самыми критическими) из строя выбыли 466 «Спитфайров» и «Харрикейнов», потери составили 103 летчика убитыми и 128 тяжело ранеными. Командование истребительной авиации направило на пополнение 260 пилотов, «пылких, но неопытных, которых пришлось взять из учебных частей до завершения курса обучения». Однако и в истребительных частях Люфтваффе, где наиболее выносливые летчики выполняли до четырех—пяти вылетов в день, у авиаторов наблюдались признаки усталости.

Необходимость постоянно находиться над территорией противника или водами Ла-Манша негативно сказывалась на психике немецкого летного состава. Многие возвращались на последних каплях бензина, на искореженных «мессершмиттах», в страхе не дотянуть до спасительного французского побережья. Как отмечал капитан Г. фон Хан, в эти августовские дни возглавивший группу I/JG3, «мало кому из нас не приходилось сажать в воды пролива свой продырявленный самолет с заглохшим двигателем». Одним из тех, кому повезло вернуться в строй, хотя его сбили далеко от береговой черты Франции, был унтер-офицер Г. Маул из I/JG51, который вспоминал:

«Особенно тяжелым днем для меня стало 20 августа. Мы вылетели в 15 ч 20 мин в сторону устья Темзы. Здесь мой Bf 109E «белая 6» получил попадание в мотор и приводнился недалеко от английского побережья. Едва я успел выбраться из кабины, как самолет затонул. Несмотря на все усилия, спасательный жилет не надулся. Я попытался плыть при сильном волнении, но летный комбинезон и ботинки намокли, тянули на дно. Было ясно: долго продержаться не удастся, скоро силы оставят меня и я разделю судьбу своего истребителя. К счастью, мою одинокую фигуру заметили с самолета спасательной авиации. Ранее я уже участвовал в боевых вылетах, когда специальные самолеты спасали членов экипажей сбитых над морем. Гидросамолет снизился и сбросил спасательную шлюпку, но она упала в воду слишком далеко. Экипаж предпринял вторую попытку — вновь неудача. Позже пилот сказал мне, что предчувствовал: если они сядут на воду, то уже не смогут взлететь при столь неспокойном море. Вероятно, правильнее было бы оставить меня тонуть, чтобы не рисковать своими жизнями, спасая мою.

Все же они благополучно сели на воду и вновь кинули спасательную шлюпку. На этот раз нас разделяло всего несколько метров. Совершенно выбившись из сил, я тем не менее ухватился за борт шлюпки, а затем вскарабкался в нее. Экипаж с помощью троса затянул шлюпку в самолет, и я разместился в фюзеля-

же. Промелькнула мысль: спасен. Но это еще не означало конца злоключениям, поскольку сильное волнение не позволяло самолету взлететь. Из разговоров экипажа я понял, что все опасались приближения шторма. С помощью мотора пилот развернул гидросамолет по ветру. Теперь нас не захлестывали волны, но одна из них, самая большая, повредила лопасть винта. Пока пилот пытался взлетать, радист передавал в эфир сообщения о нашем бедственном положении. Стало известно, что на помощь послан спасательный катер. Но он не обнаружил гидросамолет в указанной точке, поскольку нас отнесло от расчетного места на несколько миль в бушующее море, к тому же на минное поле.

Спустя три часа мы расслышали звук мотора катера и выпустили сигнальную ракету. Несмотря на поздний вечер, моряки разглядели вспышку над водой. Когда они приблизились, гидросамолет как щепку швыряло по волнам, крыло обломилось, мотор отказал. В этой сложной ситуации при помощи веревок авиаторы перебрались на борт катера. В 5 ч утра следующих суток мы прибыл во Францию, измученные, но живые. Через 11 дней я участвовал в очередном боевом полете над Англией...»

Групповые схватки между истребителями занимали большое место в «битве за Англию». Они отличались большой продолжительностью, упорством, развернулись в широком диапазоне высот от 3000 до 9000 м. Несомненно, англичане обладали рядом важных преимуществ. Они сражались над своей территорией, им требовалось меньшее время подлета и, следовательно, они могли больше времени находиться в зоне патрулирования, у них лучше были организованы связь и управление с земли при помощи постов наведения, использовалась новейшая радиолокационная техника, они не были связаны прикрытием ударных самолетов. Преимуществами немцев оставались лучше отработанное управление в воздухе, умение концентрировать силы на решающих направлениях, больший практический опыт летного и командного состава.

За сентябрь эскадра JG51, по официальным данным, добилась 134 побед, потеряв 20 летчиков погибшими или пропавшими без вести, 5 — ранеными, а JG53 имела на две победы меньше (из строя выбыли 30 летчиков безвозвратно, а четверо оказались в госпиталях). JG51 осенью 1940 г. заняла лидирующие позиции среди эскадр одномоторных истребителей. Ее коммодор майор В. Мельдерс 20 сентября первым в Люфтваффе одержал 40-ю победу в воздушном бою (командир JG26 майор А. Галланд повторил этот результат четыре дня спустя), а 23 сентября летчики 51-й эскадры сбили пятисотый неприятельский самолет в начала Второй мировой войны.



Надпись на листе картона под стабилизатором «мессершмитта»: «Сделан в Германии, прикончен в Англии»

В это время в список лучших асов Люфтваффе стремительно вошел Г. Вик из JG2, заняв в нем одно из ведущих мест. К началу «битвы за Англию» 24-летний лейтенант имел на счету 14 побед и вскоре стал командиром 3-го отряда. А 25 августа, одержав две победы (19-ю и 20-ю), обер-лейтенант был награжден «Рыцарским крестом». Через несколько дней Вик возглавил группу I/JG2, а 20 октября стал коммодором; он являлся на тот момент самым молодым майором в Люфтваффе. Ноябрь выявил еще одно качество Вика — исключительную выносливость. По-прежнему много времени проводя в воздухе, 29-го числа он одержал две победы и достиг отметки в 56; столько же было у майора А. Галланда, а майор В. Мельдерс провел на один результативный бой меньше (всех трех выдающихся летчиков уже удостоили высшей тогда наградой Германии — «Дубовых листьев».) Однако в тот же день коммодор JG2 был сбит и погиб в бушующих волнах.

Эти и другие командиры Люфтваффе уже накопили большой боевой опыт, включая кампанию в Испании, имели отменную тактическую и летную подготовки, что являлось существенным преимуществом немцев, особенно в групповых боях. Следует отметить, что и типичный молодой германский летчик отнюдь не являлся легкой добычей противника. До попадания на фронт он успевал налетать приблизительно 250 ч, включая 100 ч в



Для заправки «мессершмиттов» на передовых аэродромах во Франции немцы привлекли местный транспорт. Вместе с водителями

кабине истребителей (Ar 68 или Bf 109), а его британский оппонент — до 200 ч (имея налет на истребителях примерно по 40—50 ч, причем в сентябре 1940 г. эти показатели сократились до 20—30 ч). Данное обстоятельство позволяет понять, почему, например, многие подготовленные германские асы не опасались вести бой в горизонтальной плоскости против заведомо более маневренных британских истребителей, чьи пилоты далеко не всегда могли «сжать» вираж, срывались в штопор при перетягивании ручки, в то время как «мессершмитт» демонстрировал большую «предупредительность».

Сравнивая Bf 109E с противостоящими «Харрикейнами» и «Спитфайрами», можно отметить, что «мессершмитты» лучше набирали высоту, имели преимущество в характеристиках пикирования, обладали более мощным и смертоносным вооружением. Они превосходили в скорости истребители фирмы «Хаукер» на всех высотах на 40—50 км/ч, а с истребителями фирмы «Супермарин» были примерно равны. Летом 1940 г. винты-автоматы «Ротол» устанавливались на английские бомбардировщики и на многие «Харрикейны», в то время как все «Спитфайры» оснащались двухлопастными двухшаговыми винтами, не позволявшими полностью использовать мощность двигателей (на «мессершмиттах», как уже отмечалось, имелись трехлопастные винты VDM изменяемого шага). Преимуществом в горизонтальной маневренности обладали английские истребители, что позволяло подготовленным летчикам за три—четыре виража зайти неприятелю в хвост и представлялось особенно важным при ведении ближнего маневренного воздушного боя.

Очень многое зависело от искусства пилотажа. Немало британских летчиков, принадлежавших к старшему поколению, в совершенстве владело своими истребителями. «Спитфайры» показали себя в высшей степени маневренными машинами, — записал в дневнике 30 августа после боевого вылета, в котором встретил достойного противника, лейтенант М.-Г. Остерман из III/JG54. — Они были способны на любой, даже самый заковыристый пилотаж, и бочки крутили, и в штопор намеренно входили, позволяли своим пилотам вести огонь с переворота на крыло или с уходом на вертикаль, чем жутко удивляли всех нас».

Английский историк Дж. Скуттс отметил, что с середины июля по 31 октября 1940 г. потери в «битве за Англию» составили 610 Bf 109 плюс 235 Bf 110, с одной стороны, и 631 «Харрикейн» плюс 403 «Спитфайра» — с другой (не учитывались 115 сбитых «Бленхеймов» и 23 «Дифайента»). Проанализировав только результаты боев «одномоторный истребитель против одномоторного истребителя», он получил следующие результаты: сбив 219 «Спитфайров» немцы сами лишились 180 «сто девятых», а за уничтожение 272 «Харрикейнов» заплатили еще 153 машинами. Таким образом, соотношение потерь в воздушных боях примерно равнялось три к двум.

Приведем еще несколько цифр, относящихся к периоду «битвы». Только за июль—август Англия недосчиталась около 800 истребителей и 500 летчиков, но смогла восполнить потери, хотя и с огромным трудом. Германия первой не выдержала напряжения битвы. Истребитель Bf 109E успевал, по подсчетам авторов, выполнить до 40 вылетов, прежде чем его

Данные о численности летчиков-истребителей в строевых частях Люфтваффе

Месяц 1940 г.	Число пилотов Bf 109 на начало месяца		Потери за месяц	
	Всего в строю	Из них боеготовых	Число погибших пилотов	Потери, %
Июль	1126	906	124	11
Август	1118	809	168	15
Сентябрь	990	735	229	23

сбивали. В некоторые дни этот показатель оказывался выше. Например, 16 августа на одну потерю «сто девятого» приходилось 76, а 30 августа — 88 самолето-вылетов. Как уже отмечалось, гибель самолета в этом сражении, как правило, означала для немцев и потерю пилота. В сентябре из строя выбыло 23% летчиков-истребителей, что заметно превосходило 6—8% уровень ежемесячных потерь в период французской кампании. Для восполнения такой значительной убыли требовалось немало времени. В связи с этим число пилотов-истребителей в германских эскадрах за период битвы заметно сократилось.

Еще быстрее сокращалась численность авиапарка частей и соединений Люфтваффе. Командование вермахта, Гитлер и Геринг, осознали, что с помощью авиации не удастся поставить Англию на колени. Несмотря на значительное число одержанных побед, определенные успехи при нанесении бомбардировочных и штурмовых ударов, германским силам не удалось добиться и психологического превосходства над британцами, подавить моральный дух их летчиков. Следовательно, решили немецкие вожди, война на Западе продолжится, но будет уже другой.

Развернувшееся сражение подтолкнуло многих немецких конструкторов к модернизации авиационной техники. Прежде всего было принято решение об усилении защитных свойств самолетов. На Bf 109E появились сначала импровизированные, а затем штатные бронеспинки с заголовником и бронесидения. Выполняя пожелания летного состава, В. Мессершмитт установил на истребитель новый мотор DB 601N. Осенью 1940 г. удалось повысить качество изготовляемых фанерных 300-литровых сбрасываемых баков, которые ранее, в начале лета, сильно текли, из-за чего повышалась пожароопасность самолета.

Заслуживает внимание появление модификаций истребителей-бомбардировщиков Bf 109E-1/B и E-4/B, а также развитие тактики их применения. Машины прошли испытания в 210-й испытательной группе капитана В. Рубенсдерффера, один отряд которой в середине июля получил несколько таких самолетов (наряду с ними в группе Erp.Gr 210 применялись Bf 110C в варианте истребителя-бомбардировщика) и добился существенных успехов, особенно в борьбе с судоходством в Ла-Манше. Из числа истребителей-разведчиков Bf 109E-5, выпущенных летом 1940 г., 8—10 машин приняли участие в полетах на Англию. Но наиболее важным событием оказалось появление истребителя Bf 109F, о котором будет рассказано в следующих главах.

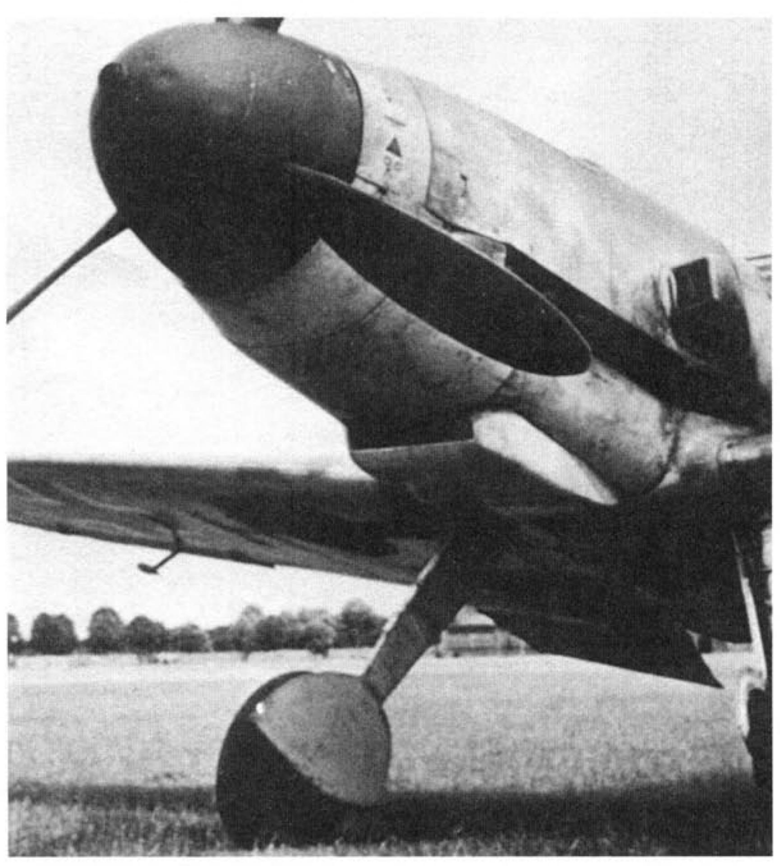


Несмотря ни на что английские пилоты «Харрикейнов» полны оптимизма. Враг будет разбит, победа будет за нами...

«МЕССЕРШМИТТЫ» ВЕДУТ БОИ С АНГЛИЧАНАМИ НА ВСЕХ ФРОНТАХ

Британцы быстро усваивали уроки войны. В сентябре 1940 г. фирма «Хаукер» подготовила и приступила к выпуску истребителей с двухскоростными моторами «Мерлин» XX. Одновременно началась установка в крыло «Харрикейнов» четырех дополнительных пулеметов калибра 7,71 мм. Естественно, летно-тактические данные машин модификации Мк. IIВ повысились, особенно на больших высотах, однако достойным конкурентом Bf 109E в воздушном бою этот истребитель так и не стал, хотя успешно решал многие другие задачи. Практически параллельно фирма «Супермарин» начала серийный выпуск «Спитфайра» II с двигателями «Мерлин» XII. В это время английские конструкторы опробовали пушечное вооружение, различные варианты дополнительных топливных баков, форсировали моторы по наддуву с использованием высокооктанового топлива...

Носовая часть истребителя Bf 109F-0 с характерным прямоугольным в плане воздухозаборником нагнетателя

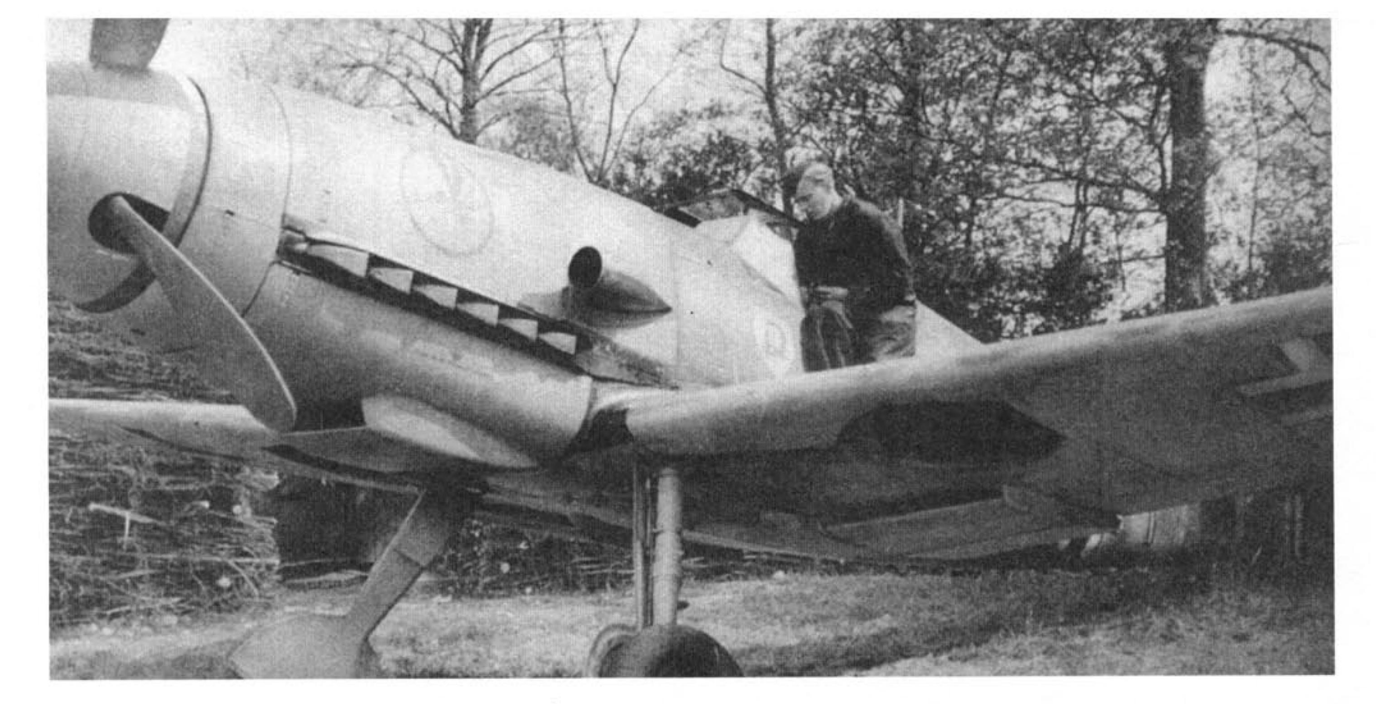


Далеко не столь благополучно обстояло дело с внедрением прогрессивных новаций у немцев. Из-за отсутствия контроля над разработками перспективных самолетов или уже строящихся модификаций, на которые рассчитывали Люфтваффе, те или вовсе не появлялись в строевых частях, или начинали выпускаться с большим числом технических недоработок. Желая сэкономить время, Э. Удет одобрил развертывание серийного производства до завершения летных испытаний (аналогичную ошибку в то время неоднократно совершали в Советском Союзе). Результаты оказались печальными. В частности, массовый выпуск новых самолетов В. Мессершмитта, Э. Хейнкеля и К. Танка пришлось даже временно приостановить.

Комментируя сложившуюся ситуацию, английский историк Д. Ирвинг отмечал: «После того как осенью 1940 г. командиры истребительной авиации А. Галланд и В. Мельдерс обратили внимание Геринга на то, что Bf 109E уступал «Спитфайру». Э. Удет рассказал им о новом Bf 109F с мотором DB601E, который должен был поступить на вооружение в начале 1941 г. Однако к весне заводы фирмы «Мессершмитт» так и не приступили к его серийному производству».

На самом деле первые три предсерийные машины новой модификации с моторами DB 601N поступили в штабной отряд эскадры JG51 в начале октября 1940 г. Майор В. Мельдерс 9 октября впервые вылетел на задание на Bf 109F-0 № 5628, а через день в районе Фолкестона он сбил «Спитфайр» из 66-й эскадрильи. 12 октября коммодор 51-й эскадры уничтожил три «Харрикейна» (доведя счет до 46), а сопровождавший его обер-лейтенант Г. Клаус — еще один. В середине месяца группу I/JG51 пополнили истребителями модификации F-1, которые, как и предсерийные машины, построили на заводе В. Мессершмитта в Регенсбурге.

В ходе войсковых испытаний выяснилось, что истребитель действительно значительно прибавил в летно-тактических данных и сделал более явным общее превосходство над «Спитфайром» II. Улучшились горизонтальная и вертикальная маневренность, хотя многим германским пилотам не нравилось снижение мощности вооружения нового «мес-



Эта машина модификации Bf 109F-2 весной 1941 г. принадлежала отряду 9/JG2 Richthofen

сершмитта» из-за уменьшения числа пушек до одной. Однако вскоре после начала интенсивных полетов с истребителями стали происходить необъяснимые катастрофы (все три происшествия генерал-квартирмейстер Люфтваффе в отчетных документах не зафиксировал). Пришлось запретить полеты на Bf 109F-0 и F-1 впредь до выяснения причин.

Срочно вызванные специалисты исследовательских институтов Германии и инженеры фирмы первоначально грешили на двигатель, но на самолетах Bf 109E-4/N с аналогичными моторами не происходило ничего похожего. Так как причину не обнаружили, полеты возобновились. Вскоре разбился еще один Bf 109F-1, при этом двигатель не пострадал, зато у разрушившейся машины выбило практически все заклепки на хвостовой части фюзеляжа. Инженеры пришли к заключению, что снятие подкосов к стабилизатору изменило жесткость хвостовой секции, и при определенной частоте вращения вала двигателя возникал резонанс колебаний в хвостовом лонжероне: синфазные вибрации двигателя и хвостового оперения вызывали его разрушение. Проблему удалось решить установкой четырех дополнительных усиливающих пластин на хвостовую часть фюзеляжа.

Первая крупная схватка над Ла-Маншем с участием «Фридрихов» произошла 11 ноября, когда пилоты группы I/JG51 заявили об уничтожении пяти противников (дважды меткими оказывались очереди командира части обер-лейтенанта Г. Йоппиена), на еще одну победу претендовали «Эмили» из III/JG51; с немецкой стороны погибли три летчика из 51-й эскадры (еще три пилота разбились при катастрофе связного самолета, произошедшей над морем). В этот день считался пропавшим без вести Bf 109F-1 (зав. № 5635), который пилотировал обер-лейтенант Г. Клаус, ранее одержавший 18 побед. Незадолго до рокового боя он перешел из штабного отряда и возглавил 1-й отряд. По данным генерал-квартирмейстера Люфтваффе, это была первая боевая потеря «мессершмитта» новой модификации, пилот которого, как потом стало известно, попал в плен.

В конце 1940 г. погода ухудшилась, интенсивность боевых действий над Ла-Маншем значительно снизилась; стороны подводили промежуточные итоги. По данным немцев, с 12 августа по 1 декабря 1940 г. на счет 54-й истребительной эскадры занесли 238 побед, а ее потери составили 20 офицеров и 23 унтер-офицера. Среди 18 погибших летчиков были командиры III группы капитан Ф. Ульч и 5-го отряда обер-лейтенант Р. фон Асперн. Зимой начался массовый отвод истребительных частей Люфтваффе с побережья для отдыха и пополнения. 3 декабря в эскадре JG53, например, оставалось не более 50 боеготовых «мессершмимттов».

В тот же день группу II/JG54 вывели в Дельменхорст, предоставив четырехнедельный отпуск летному составу, а I/JG27 отправили в Деберитц неподалеку от Берлина. Вскоре ее начали готовить к боям на Ближнем Востоке, перевооружив истребителями Bf 109E-4/trop. В это же время группы I и IV/JG51 в Манхейме и Гютерслохе сдали истребители старых модификаций и начали получать Bf 109F-1 и более массовые Bf 109F-2. Что касается планов оснащения «Фридрихами» одного из отрядов в каждой из эскадр JG2 и JG27, то с этим пришлось повременить.



Один из первых истребителей Bf 109F-1 с мотор-пушкой MG/FF-M подготовлен для передачи в строевую часть Люфтваффе

Можно согласиться с английским историком Д. Ирвингом в том, что производство усовершенствованных «сто девятых» разворачивалось крайне медленно. Так, завод фирмы AGO в Ошерслебене (Центральная Германия), начав переход на выпуск новой модификации в ноябре 1940 г., не сдал ни одной машины до весны следующего года. Более того, в ноябре все предприятия построили всего 60 «сто девятых» (или половину от запланированного), в декабре — 115 истребителей. По сути, массовое переучивание летного состава на более совершенный вариант «мессершмитта» началось лишь в марте—апреле 1941 г.

Опасаясь опоздать с восполнением потерь Люфтваффе перед вторжением в Советский Союз, гитлеровские стратеги провели определенное перераспределение ресурсов, которое позволило несколько увеличить выпуск самолетов весной 1941 г. за счет сокращения производства вооружений для вермахта. Подключение к программе Bf 109 завода «Арадо» в Варнемюнде и WNF в Винер-Нойштадте, направление на эти и другие предприятия большого количества иностранных рабочих из оккупированных стран привело к значительному росту выпуска одномоторных истребителей. В марте 1941 г. их построили уже 282, в апреле — 413 (этот показатель германской авиапромышленности удалось превзойти только в марте 1943 г., то есть два года спустя), а в мае — 391.

Наконец-то новые машины стали поступать на вооружение в массовых масштабах. Так, эскадра JG53 «Пиковый туз» перешла на Bf 109F в марте, тогда же в JG26 «Шлагетер» истребителями этой модификации перевооружили группы I и III, в то время как II группа сохранила Bf 109E-7 до июля, пока не получила FW 190A-1. Эскадру JG2 «Рихтгофен» только пополнили машинами новых типов в мае—июне 1941 г. Эскадра JG27 и вовсе сохранила «Эмили», включая ранние модификации E-1. Группа II/JG3, переучившаяся на «Фридрихи» в мае, действовала не слишком успешно, добившись в этом месяце лишь трех побед, но при этом сама потеряла четыре машины, одного летчика пропавшим без вести и двух ранеными.

Началось использование новой модификации и в роли истребителя-бомбардировщика. В разгар весны отряд 2/JG51, ранее освоивший соответствующую тактику, переучился с Bf 109E-4/B на Bf 109F-1/B. Летный состав отряда привлекался преимущественно к нанесению бомбоштурмовых ударов по британским аэродромам. 11 мая 1941 г. в документах генерал-квартирмейстера зафиксирована первая потеря Bf 109F-1/B: при атаке 16 «мессершмиттами» аэродрома Рокфорд машину унтер-офицера А. Людевига на высоте около 100 м поразил огонь с земли и она врезалась в землю, летчик погиб.

В середине 1941 г. конструкторам удалось устранить недостаточную прочность конструкции «Фридриха», сделать его более надежным, однако некоторые дефекты, опасные для применения в боевых условиях, еще оставались, что видно из воспоминаний унтер-офицера П. Бремера. Он прибыл в группу I/JG54 осенью 1940 г. после окончания школы истребительной авиации, встретил в указанном подразделении унтер-офицера Г. Краузе, закончившего ту же школу двумя неделями раньше, и они вместе приняли участие в необычном эксперименте, завершившемся катастрофой:

«Наша часть базировалась тогда в Йевере, прикрывая Немецкую бухту. 4 июня 1941 г., вскоре после получения новых Bf 109F-2, командир 2-го отряда обер-лейтенант Р. Хайн поставил перед летчиками подразделения задачу: подняться до практического потолка над Северным морем, а затем с высоты около 12500 м перейти в крутое пикирование,

разогнав истребители до скорости свыше 1000 км/ч. Потеряв более 5000 м, мы должны были плавно вывести машины в горизонтальный полет. Выполняя этот маневр, мы услышали в наушниках крик Г. Краузе: «Управление заклинило, управление заклинило!»

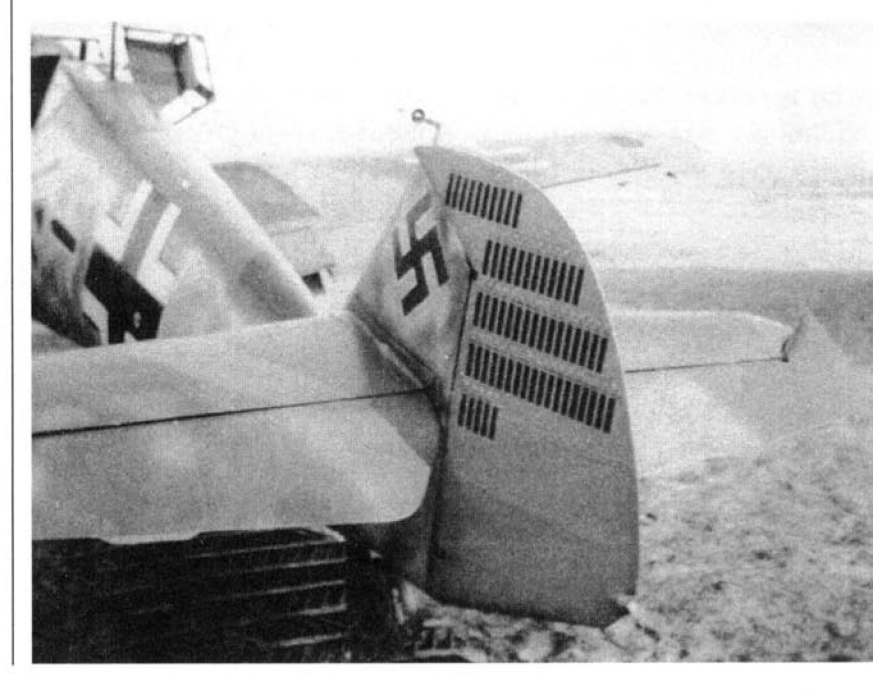
Услышав тревожное сообщение, командир отряда приказал летчику воспользоваться парашютом. Мы наблюдали, как отделился фонарь кабины истребителя Краузе, были заметны две раздельные точки, одну из которых тормозил раскрывавшийся купол парашюта. Вдруг, к нашему ужасу, крыло самолета (Bf 109F-2 № 12690. — Прим. авт.) перерезало стропы, пилот перешел в свободное падение, ударился о воду и погиб. Его тело потом нашли на песчаной дюне. У трупа не осталось ни одной целой кости. Впоследствии, нам сообщили, что на серийных Bf 109F-2 выявили заводской дефект: нижняя поверхность стабилизатора при высокой скорости пикирования деформировалась и заклинивала руль высоты. Однако никакого разбирательства военным судом по выявлению виновных не производилось».

В конце весны германские летчики встретились с новым противником — «Спитфайром» V, на который устанавливался двигатель «Мерлин-45» с односкоростным нагнетателем. Такие машины имели скорость, на 20—25 км/ч большую по сравнению с прежними модификациями, несли либо чисто пулеметное, либо пулеметно-пушечное вооружение. Одну из первых побед двухпушечные британские истребители одержали 9 мая 1941 г. в бою четверки против четверки. Над заливом Сент Омер летчик 92-й эскадрильи сбил лейтенанта Ю. Хегера из штабного отряда JG53, пилотировавшего Bf 109F-2 (зав. № 6708). Немецкий летчик воспользовался парашютом и попал в плен.

Командир той же британской эскадрильи флайт-лейтенант Дж. Ранкин сбил 14 июня возле г. Маркиз «мессершмитт» обер-фельдфебеля Р. Менге из I/JG26. Погибший германский пилот летал на Bf 109E-7, был лучшим асом Норвежской кампании (тогда он служил в II/JG77) и всего успел одержать 13 побед. К этому времени почти все истребительные соединения, за исключением JG2 и JG26, покинули аэродромы на западном берегу Франции и перебазировались на Восток. Одновременно на Западном фронте «Фридрихи» постепенно вытесняли «Эмили». Англичане вынуждены были признать, что новая немецкая машина ликвидировала преимущество их «Спитфайра» V — итоговое соотношение потерь снова стало склоняться не в пользу Королевских ВВС.

Британцы постепенно переходили в контрнаступление в ходе войны в воздухе. В то же время многие бои теперь шли над французским побережьем, что давало дополнительные преимущества немцам: в случае повреждения их самолета его восстанавливали и вновь вводили в строй. Вечером 16 июня Королевские ВВС направили в рейд шестерку «Бленхеймов» под прикрытием шести истребительных эскадрилий. Немцы подняли в воздух штабной отряд, а также группы I и 8/JG26. Последовавшую схватку можно считать типичной для того периода: ценой гибели трех «сто девятых» (одному из летчиков удалось спастись и вернуться в строй) германские пилоты считали уничтоженными 11 «Спитфайров», два «Харрикейна» и два «Бленхейма» (победа, одержанная коммодором подполковником А. Галландом, стала 63-й на его личном счету), но затем, уточнив результаты, немецкие штабы сократили общее число заявок на победы до 11. В действительности британцы потеряли два бомбардировщика и пять истребителей, а еще один бомбардировщик и три истребителя получили серьезные повреждения.

Временами боевые столкновения Королевских ВВС и Люфтваффе принимали крайне ожесточенный характер. Например, после полудня 24 июля 115 бомбардировщиков, включая три «Летающие крепости» и 15 «Галифаксов», под сильным истребительным прикрытием предприняли мощный удар по занятому немцами порту Брест, докам, линкорам «Шарнхорст» и «Гнейзенау», крейсеру



Хвостовая часть самолета В. Мельдерса с отметками о 61 победе в воздухе



Звено истребителей Bf 109F-2 за несколько секунд до взлета

«Принц Ойген» и другим кораблям. Для отвлечения внимания ПВО «Бленхеймы» одновременно атаковали Шербур; всего было задействовано около 400 самолетов. Последовавший воздушный бой привел к значительным потерям сторон: англичане лишились 17 бомбардировщиков и шести истребителей, еще семь самолетов получили значительные повреждения, а немцы — 13 «мессершмиттов», причем особенно пострадала сохранившая «Эмили» группа I/JG2.

Анализируя результаты весенних и летних боев, англичане стали проявлять повышенный интерес к новому истребителю противника. 10 июля 1941 г. они заполучили долгожданный трофей — Bf 109F-2 (зав. № 12764) командира I/JG26 капитана Р. Пингеля (имел 20 побед) был подбит стрелком бомбардировщика в бою над Дувром и приземлился в поле на территории Великобритании. Самолет получил небольшие повреждения радиатора и винта. 19 сентября 1941 г. «мессершмитт», сменивший опознавательные знаки и номер на английский ES-906, впервые облетали в Фарнборо, а через три недели перегнали в Даксфорд для сравнительных испытаний с английскими истребителями, но 20 октября пилот трофейного истребителя каким-то образом отравился угарным газом и разбил самолет.

Переучивание летного состава частей Люфтваффе в районе Ла-Манша на новую модель истребителя тормозили не только технические проблемы. Приоритет в перевооружении на «Фридрихи» получили эскадры, которым предстояло принять участие в нападении на СССР. Кроме того, началась подготовка Люфтваффе к очередной кампании на Балканах, которая вынудила несколько отложить «поход на Восток». Понимая важность нейтрализации британского флота в Средиземном море и их важнейшей базы на острове Мальта, германское командование подготовило и в начале 1941 г. провело операцию «Миттельмеер» — перебазирование частей Люфтваффе на средиземноморский ТВД.

К 12 января 1941 г. в Сицилии имелось 245 немецких самолетов, в числе которых Bf 109 отсутствовали. Это можно объяснить удаленностью целей; над морем могли успешно действовать лишь самолеты с большой дальностью и продолжительностью полета. И все же истребители прикрытия были необходимы. Первым подразделением, оснащенным одномоторными «мессершмиттами», стал отряд 7/JG26 обер-лейтенанта Й. Мюнхеберга, одержавшего к тому времени 23 победы. Подразделение Мюнхеберга 9 февраля 1941 г. перебазировалось на аэродром Джела в южной части острова. Через два дня пилоты 7/JG26

Потери истребительной группы I/JG2 24 июля 1941 г.

№	Тип истребителя	Заводской номер	Степень разрушения	Летчик	Обстоятельства
1.	Bf 109E-7	7665	100%	Унтер-офицер В. Фок	Пропал без вести
2.	Bf 109E-7	6963	100%	Обер-фельдфебель Р. Ташлер	Погиб в бою
3.	Bf 109E-7	7671	100%	Лейтенант Ю. Мемберг	Поврежден в бою, разбит при посадке
4.	Bf 109E-7	6461	100%	Лейтенант Р. Шлихер	Сбит в бою
5.	Bf 109E-7	6457	100%	Фельдфебель Э. Ричей	Упал в море
6.	Bf 109E-7	7693	100%	Унтер-офицер Ф. Шуман	Упал в море
7.	Bf 109E-7	6507	100%	Обер-ефрейтор В. Ренц	Сбит около Бреста
8.	Bf 109E-7	7672	45%	?	Подбит в бою
9.	Bf 109E-7	3813	45%	?	Подбит в бою

сбили над Мальтой три «Хариккейна», причем одну машину (она принадлежала 261-й эскадрилье) занесли на счет командира отряда.

За неполные четыре месяца (1 июня отряд 7/JG26 перелетел в Северную Африку) летчики отряда, по германским данным, сумели одержать 41 победу в воздухе. Еще пять побед занесли на счет группы III/JG27 капитана Э. Брауне, 11 — на счет группы III/ZG26, летавшей на двухмоторных Bf 110 (поскольку британцы признали потерю 33 истребителей и 6—8 самолетов других типов, а часть машин погибла не в воздушных боях с «мессершмиттами», немецкие заявки можно считать почти вдвое завышенными). Заметим, что в указанный период времени все базировавшиеся в Сицилии «сто девятые» принадлежали к модификации Е-7, приспособленной для подвески 300-литрового топливного бака.

Нередко атакам «мессершмиттов» подвергались наземные и морские цели. Так, 7 марта семь Bf 109E пулеметно-пушечным огнем повредили летающую лодку «Сандерленд», стоявшую на якоре в заливе Сен-Поль, а затем перехватили и сбили пролетавший неподалеку разведчик «Мэриленд». Три дня спустя истребители 7/JG26 повторили атаку гавани Сен-Поль, на этот раз потопив один «Сандерленд» и повредив второй. Всего в этом месяце «мессершмитты» выполнили 546 самолетовылетов, из которых 247 были связаны с прикрытием морских конвоев, а 158 — с атаками морских и наземных объектов и ведением «свободной охоты» над Мальтой.

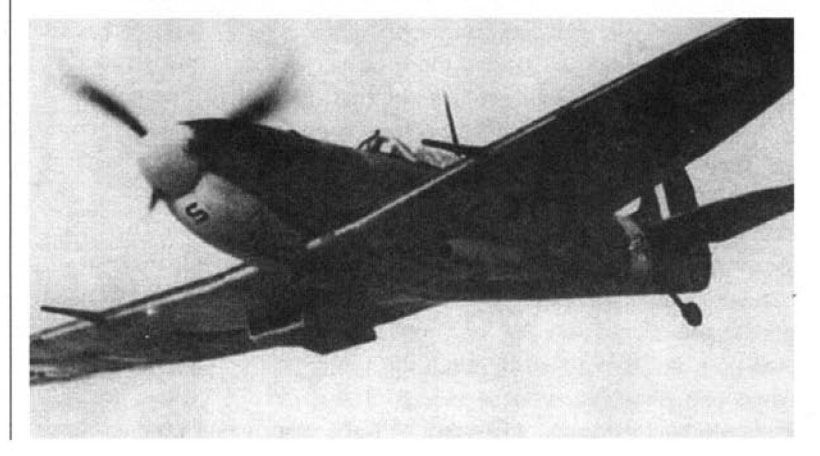
6 апреля 1941 г. германские войска начали вторжение в Грецию и Югославию. Последняя объявила о выходе из союза стран «оси» после свержения режима принца Павла. В ответ немцы подготовили и провели операцию «Марита», оккупировав обе непокорные страны. В подразделениях одномоторных истребителей в ней принимали участие только «Эмили» — 400 машин. Самолеты этого типа имелись на вооружении штабного отряда, групп II и III/JG27, I(J)/LG2, штабного отряда, групп II и III/JG77, III/JG54 и отряда 4/JG54. Всего в Румынию и Болгарию прибыли 257 (223 исправных) истребителей и 29 (23 исправных) штурмовиков в группе II(Sch.)/LG2. Кроме того, 114 (91 исправный) истребителей из групп I/JG27 и III/JG52, отрядов штабного, 4 и 5/JG54 находились в резерве.

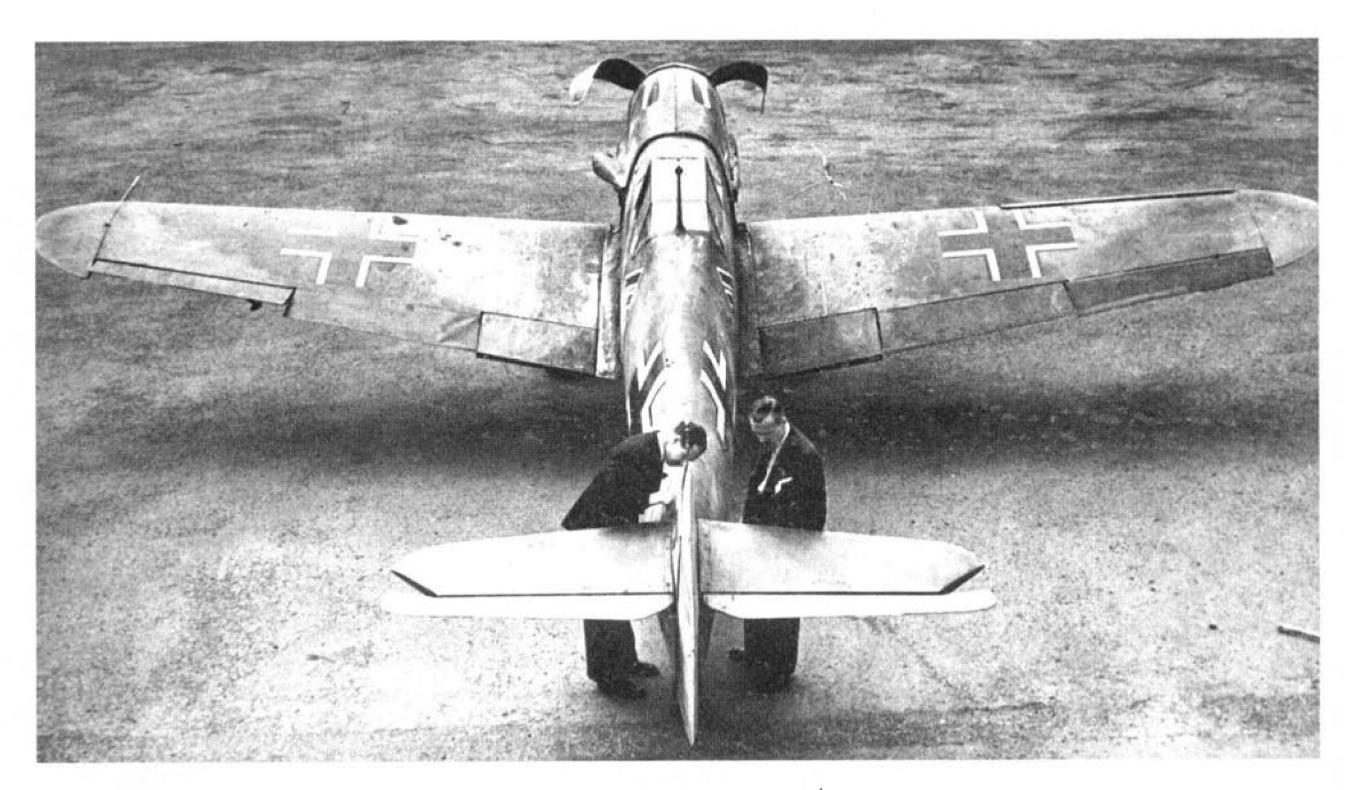
Уже в первый день боев германские истребительные группы столкнулись в небе с неожиданным противником — «мессершмиттом», невероятно похожим на их собственные истребители. Но если немцы называли свои машины Bf 109, то югославы — Me 109. Главной целью Люфтваффе в Балканской кампании сначала был Белград, ПВО которого осуществлял 6-й истребительный полк вместе с входившими в него 32-й и 52-й эскадрильями. На вооружении указанных подразделений среди других машин имелись полученные в предыдущем году из Германии «мессершмитты» модификации Е-3. Лейтенант М.-Г. Остерман был, вероятно, первым летчиком, которому удалось вскоре после полудня 6 апреля 1941 г. сбить «сто девятый» с югославскими опознавательными знаками.

Обладая лучшей материальной частью, богатым боевым опытом и подавляющим численным превосходством, немцы быстро сокрушили своего противника — греческую и югославскую авиацию. Гораздо более ожесточенное сопротивление оказали британцы из ВВС экспедиционного корпуса. Имея хорошо подготовленный летный состав в 33-й и 80-й эскадрильях, они нанесли Люфтваффе определенный урон, но вскоре потеряли способность к сопротивлению и утратили большую часть своих машин. «Харрикейны» первых модификаций и «Гладиаторы» не могли на равных сражаться с «мессершмиттами». Лучшими немецкими асами в Балканской кампании стали обер-лейтенант Г. Редель из II/JG27 и лейтенант Ф. Гайсардт из I(J)/LG2, каждый из которых одержал по шесть побед, причем первый за несколько утренних минут 6 апреля сбил четыре биплана Хаукер «Фьюри» из состава югославских ВВС.

Из отчета 54-й эскадры известно, что при переброске на Балканы летчики соединения (за исключением оставшейся в Йевере I группы) преодолели расстояние свыше 1600 км. В ходе краткосрочной кампании большинство вылетов были связаны с ведением «свободной охоты» (17 апреля 1941 г. пилотами соединения был сбит 376-й неприятельский самолет с начала Второй мировой войны), прикрытием

Основной противник «сто девятых» в воздушной войне на Западе с весны 1941 г. — английский истребитель «Спитфайр» V





Английские специалисты изучают трофейный самолет обер-лейтенанта Пингеля, совершившего вынужденную посадку на территории Великобритании

пикировщиков, обстрелом автотранспорта, борьбой с железнодорожными перевозками. Эскадра базировалась на аэродромах Арад, Дета, Фюнфкирхен, Беляна, Паньчево и Белград-Землин, а находившиеся в резерве штабной, 5-й и 6-й отряды — на аэродромах около австрийского города Граца.

Эвакуация британских войск из Греции в конце апреля 1941 г. проходила в условиях безраздельного господства Люфтваффе в воздухе. В эти дни германское командование подготовило операцию «Меркурий», целью которой являлся захват острова Крит, без чего, по мнению немцев, победа на Балканах не могла считаться полной. Для борьбы с британским флотом, действовавшим в восточной части Средиземноморья, был выделен 8-й авиакорпус, насчитывавший на 20 мая 1941 г. более 700 самолетов. В состав указанного соединения входили штабной отряд, авиагруппы II, III/JG77 и I(J)/JG2 — всего 119 Bf 109E под общим командованием майора Б. Волденги.

В ходе развернувшегося воздушно-морского сражения «сто девятые» сыграли важную роль не столько в борьбе с британской авиацией, сколько атакуя корабли Королевского флота. В отличие от раннего этапа применения истребителей-бомбардировщиков, в период борьбы за Крит их целями стали наиболее крупные корабли адмирала Э. Канингхема. 22 мая 1941 г. звено «мессершмиттов» из III/JG77 добилось попаданий в линкор «Уорспайт», а на следующий день вынырнувший из-за облаков одиночный Bf 109E из I(J)/LG2 с пикирования положил 250-кг бомбу у самого борта крейсера «Фиджи». Серьезно поврежденный корабль был добит вечером того же дня бомбардировщиком Ju 88. Добавим, что в бухте Суда истребители-бомбардировщики уничтожили пять торпедных катеров, два из которых на счету унтер-офицера Р. Шмидта из II/JG77.

В середине апреля в Ливию на аэродром Айн-эль-Газела прибыла I/JG27. Она имела на вооружении приспособленные для действий в тропиках истребители Bf 109E-4/trop и Bf 109E-7/trop. Задача подчиненных капитана Э. Неймана первоначально состояла в прикрытии коммуникаций во взаимодействии с другими авиачастями и оказании помощи итальянцам, понесшим большой урон в боях с британской авиацией. 19 апреля «мессершмитты» сбили три «Харрикейна», два из которых уничтожил обер-лейтенант В. Редлих — его счет достиг 12. Пользуясь благоприятной обстановкой и явным преимуществом своего истребителя над противниками, Редлих и другие летчики провели немало результативных боев. К 14 июня 1941 г., когда британская авиация, подготавливая крупное наступление, обрушилась на занятые немцами аэродромы в Ливии, лучшими асами в I/JG27 являлись обер-лейтенанты Г. Хомут (22 победы), В. Редлих (17) и Л. Францискет (16).



В событиях на Балканах весной 1941 г. приняли участие истребительные части и соединения Люфтваффе, вооруженные исключительно «Эмилями»

В указанный день Францискет в ближнем бою над Айн-эль-Газелой задел консолью «Харрикейн-I» южноафриканского аса кэптена К.-В. Драйвера (10 побед), английский истребитель загорелся, а его пилот воспользовался парашютом и попал в плен. Несмотря на серьезное повреждение крыла, немецкий летчик привел свой «мессершмитт» на аэродром и благополучно посадил, после чего «сто девятый» отремонтировали. Это был один из первых Bf 109F-2trop, принявших участие в боях в Северной Африке. Массовое применение «Фридрихов» с тропическим оборудованием началось в сентябре 1941 г. после пополнения ими I/JG27 и переброски на этот ТВД группы II/JG27, прошедшей полное перевооружение и переучивание летного состава уже после начала операции «Барбаросса».

Подводя итоги действий «мессершмиттов» в период от завершения активной фазы «битвы за Англию» и особенно на новых ТВД, куда их противники — прежде всего британцы — не успевали перебросить новую технику из метрополии, укажем, что германский одномоторный истребитель Bf 109F сохранил свое превосходство над неприятельскими машинами всех типов. Перенесение основной тяжести боев ближе к французскому побережью и снятие достаточно сложной задачи прикрытия своих бомбардировщиков дало германским командирам дополнительные козыри.

Однако немцы рассматривали использование на истребителях моторов DB 601N как временную меру, и после доводки еще более мощной модификации DB 601E приступили к установке таких двигателей на «сто девятые». По данным историков П. Родайке и Й. Прина, в общей сложности четырьмя авиационными предприятиями было выпущено 206 Bf 109F-1 и около 1380 Bf 109F-2. Начиная с мая 1941 г. конвейер завода WNF приступил к производству Bf 109F-3. Однако поскольку третья и четвертая модель «Фридрихов» отличались, по сути, только калибром орудийного



Группа «сто девятых» из II/JG54 в Югославии

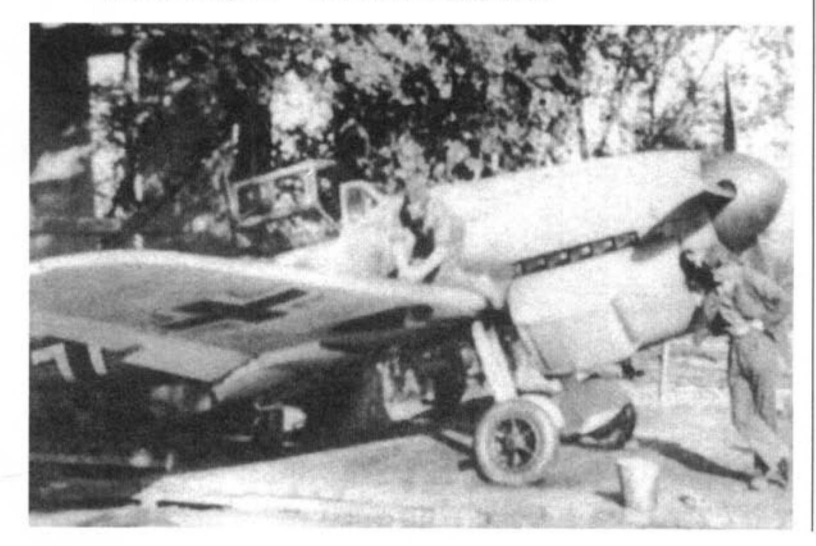


Подвеска бомб SC 50 на балочный держатель под фюзеляжем Bf 109E. Боковые отверстия в держателе позволяли контролировать закрывание замков и регулировать упоры, жестко закрепляющие бомбы «по полету»

ствола и запасом патронов, а гораздо более распространенными были истребители с 20-мм моторной пушкой, то в заводской документации все машины учитывали как F-4.

Помимо базовой модели к серийной постройке по инициативе А. Галланда (назначенного после гибели полковника Мельдерса генерал-инспектором истребительной авиации) приняли также Bf 109F-4/R1 с усиленным вооружением и Bf 109F-4/Z с устройством для форсирования мотора выше границы высотности. Заметим, что выпуск, скажем, субмодификации F-4/R1 вовсе не означал, что истребитель обязательно оснащался двумя дополнительными 15-мм или 20-мм подкрыльевыми пушками в контейнерах — полевой доработочный комплект обеспечивал лишь возможность их подвески.

В отличие от «Эмилей», у которых нижние капоты снимались, на «Фридрихах» эта часть капота вместе с маслорадиатором отводилась вправо



В конце 1941 г. ряд предприятий германской авиапромышленности приступил к освоению истребителя FW 190A. Bf 109F-4 продолжали выпускать лишь заводы WNF и «Эрла». К маю 1942 г., по информации уже упомянутых историков Родайке и Приена, указанные предприятия сдали, соответственно, 1046 и 795 «четверок». Расчеты авторов, выполненные на основе документов генерал-квартирмейстера Люфтваффе, приводят к несколько меньшим цифрам итогового выпуска самолетов Bf 109F: в совокупности немецкие боевые и учебные авиачасти получили немногим более 3200 «Фридрихов» всех модификаций.

Первой частью, перевооружившейся истребителями Bf 109F-4, стала III/JG52, которой поручалась защита нефтепромыслов в Румынии. В середине июня группа на аэродроме вблизи Бухареста сдала старые машины и приняла 46 «Фридрихов». 24 июня 1941 г. по крайней мере три новых истребителя были уничтожены: один сбит в бою с советскими бомбардировщиками ВВС ЧФ (пилот обер-фельдфебель А. Вальтер воспользовался парашютом) и два погибли от прямых попаданий авиабомб на аэродроме Констанцы. 1 июля 1941 г. первая потеря была зафиксирована в отчете генерал-квартирмейстера Люфтваффе: Bf 109F-4 (зав. № 7020) рухнул в море, а пилот обер-лейтенант Г. Лесснитц погиб.

В это время «мессершмитты» с моторами DB 601E в небольших количествах начали прибывать и в некоторые другие истребительные части, например, в штабной отряд 2-й эскадры. Испытания вновь поступивших машин решил провести коммодор капитан В. Балтазар, которого 2 июля 1941 г. удостоили «Дубовых листьев» за 40 побед. Однако на следующий день в бою со «Спитфайрами» германский ас на Bf 109F-4 (зав. № 7066) сорвался в штопор и разбился. По одной версии причиной катастрофы стала техническая неисправность, по другой — выход на закритические углы атаки крыла на малой высоте.

Так или иначе, «четверки» с конца 1941 г. начали вытеснять истребители более ранних модификаций из списков самолетов первой линии. Несмотря на первоначальные проблемы, у летного состава они получили отличные отзывы за надежность, великолепную управляемость и хорошую маневренность. Добавим, что по скорости и скороподъемности Bf 109F-4 превосходил в то время все типы современных ему серийных истребителей, позволяя германским асам навязывать бой неприятелю, а при необходимости выходить из него. Многие историки и пилоты считали эту модификацию апогеем в развитии одномоторного истребителя В. Мессершмитта.



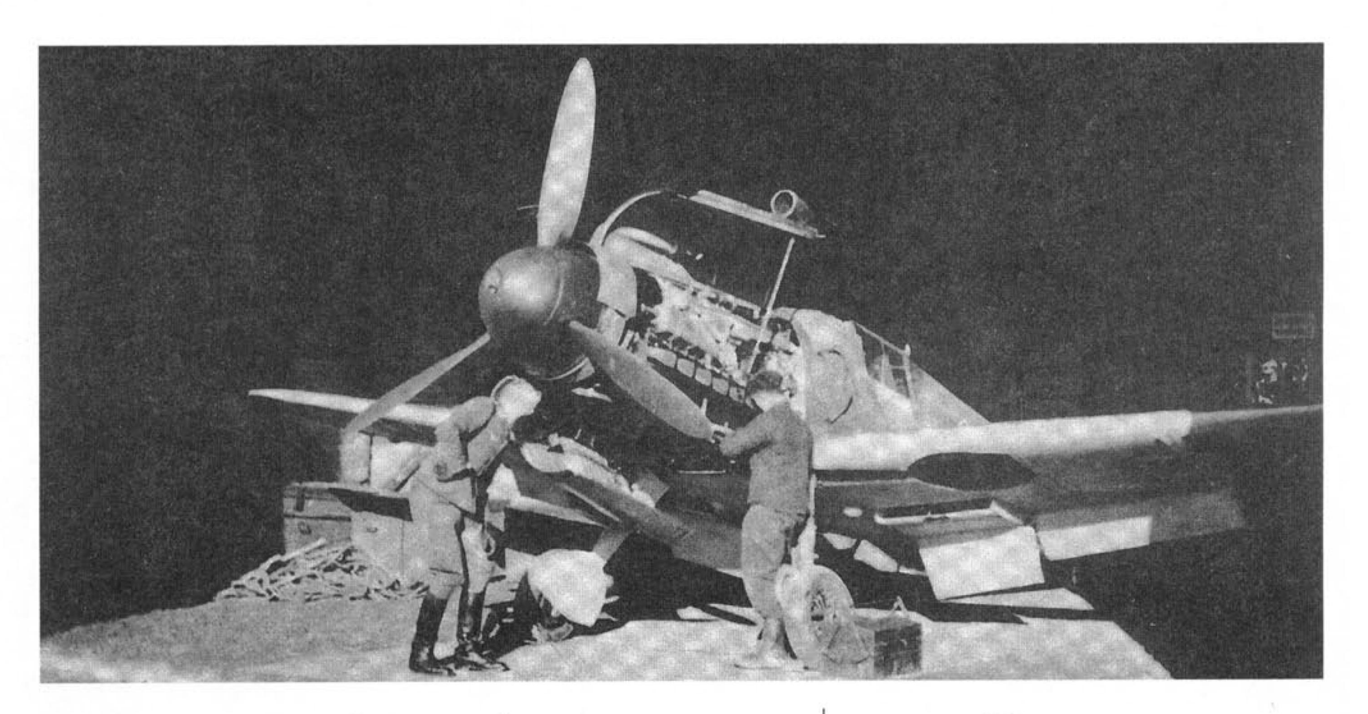
Этот Bf 109E-1/B весной 1941 г. расценивался уже как устаревший для ведения воздушного боя с истребителями противника, но считался вполне пригодным для нанесения бомбардировочных ударов, в том числе по кораблям

Для некоторых сражавшихся в Африке летчиков JG27 именно с «Фридрихами» были связаны значительные успехи. Так, с 15 ноября по 12 декабря на Bf 109F-2 и F-4 обер-фельдфебель О. Шульц одержал 14 побед, капитан В. Редлих — 12, обер-фельдфебель А. Эспенлауб — 11. Последний провел на Bf 109E за предыдущие полгода лишь три результативных боя, а только 23 ноября, по официальным данным, сбил два «Томагаука» и «Бостон». Он был далеко не единственным немецким пилотом, который полагал, что новый «сто девятый» имел подавляющее превосходство в летных характеристиках над всеми применявшимися союзниками типами истребителей. Однако 12 декабря самолет Эспенлауба получил боевые повреждения и был вынужден приземлиться вблизи английских позиций. Пилот попал в плен, при попытке к бегству был ранен и на следующий день умер.

И хотя ведущие асы Люфтваффе быстро пополняли личные счета, активность британской авиации на Средиземноморье постоянно возрастала. В то же время интенсивность полетов немецких истребителей уменьшалась, что можно объяснить частыми перебоями с поступлением горючего в конце 1941 г. Для прикрытия коммуникаций и обеспечения движения конвоев требовалось усилить истребительную авиацию на этом ТВД, поэтому немцы перебросили в Северную Африку группу III/JG27, а на Сицилию — эскадру JG53 в полном составе, постепенно заменив в этих соединениях другие модели «мессершмиттов» на Bf 109F-4.

Вытеснять ранние модификации «сто девятых» в роли истребителей-бомбардировщиков «четверки» начали весной 1942 г. На западном побережье Франции Bf 109F-4/B поступали в отряд 10/JG2, базировавшийся в Бемонт-ле-Роджер. Как уже отмечалось, самолеты оборудовались бомбодержателем ETC 250 для подфюзеляжной подвески 250-кг бомбы. Только в марте 1942 г. «мессершмитты» потопили 11 судов в Ла-Манше, а в конце месяца на руле направления командира отряда обер-лейтенанта Ф. Лазендаля (известны два его самолета — Bf 109F-2/B зав. № 12672 и Bf 109F-4/B зав. № 7629) были нарисованы шесть стилизованных силуэтов судов с указанием их примерного суммарного тоннажа (27500 брт.). Под впечатлением успехов этого подразделения 10 марта 1941 г. немцы сформировали в Сент Омере еще один истребительно-бомбардировочный отряд в составе JG26, передав ему 13 новеньких «Фридрихов».

К весне немцы вполне отработали тактику применения Bf 109F-4/B. Действуя на малых высотах над проливом, они оставались невидимыми на экранах радиолокационных стан-



Готовят к боевому вылету «Фридрих» из эскадры JG51

ций, и таким образом ускользали от перехватов английских истребителей. Основными целями истребителей-бомбардировщиков были корабли и точечные береговые объекты. Комбинированные атаки применялись крайне редко, но подразделения из пяти—семи машин держали в напряжении противовоздушную оборону британцев на большой площади.

Первоначально новые подтипы отличались от старых только моторной установкой. Более поздние модификации Bf 109F-4 выпускались с улучшенной схемой бронирования пилота: на них устанавливались 60-мм переднее бронестекло, прямоугольные плиты за сидением пилота в дополнение к бронеспинке, а также бронезаголовник. Некоторые машины имели дюралевую перегородку позади бензобака по всему сечению фюзеляжа. Кроме того, протектор бензобака выполнялся из более толстой резины. При этом нормальная взлетная масса постоянно росла: от 2610 кг у Bf 109F-0 до 2935 кг у Bf 109F-4 (в 1942 г.).

Еще больший вес имели Bf 109F-4/R2 и F-4/R3, которые переделывались в истребители-разведчики в частях и отличались типом используемого фотооборудования, но всегда оснащались креплением для дополнительного 300-литрового топливного бака. Первые такие машины поступили в 1(F)/123 (подразделение базировалось в районе Амстердама) в декабре 1941 г. По немецким данным, в находившихся во Франции, Италии, Голландии отрядах 122-й и 123-й групп дальних разведчиков на 20 марта имелось 10 «Фридрихов»-разведчиков. Обычно их посылали на задания при наличии сильного противодействия со стороны неприятельской ПВО, когда полеты Ju 88D представлялись слишком рискованными.

Достаточно широкое применение нашли Bf 109F-4/Z, поступление которых в строевые части началось осенью 1941 г. В первых числах октября такие машины прибыли в штабной отряд и I/JG53, причем коммодор майор Г. фон Мальцан сам опробовал работу устройства форсирования двигателя на больших высотах. В отчете отмечалось, что при неоднократном включении GM-1 надежность и ресурс мотора заметно снижались. Вполне возможно, что именно из-за отказа двигателя 25 октября 1941 г. произошла катастрофа над Северным морем Bf 109F-4/Z (зав. № 7285), когда командир I/JG53 капитан Ф. фон Верра упал вместе со своим истребителем в воду у берегов Дании. Кавалер «Рыцарского креста» был хорошо известен в Люфтваффе благодаря фантастическому побегу из плена. После неудачного для него боя над Лондоном в сентябре 1940 г. германский ас покинул машину с парашютом, но впоследствии не оставлял попыток обрести свободу и вернуться в Германию. В конце концов ему сопутствовала удача, однако, как оказалось, ненадолго.

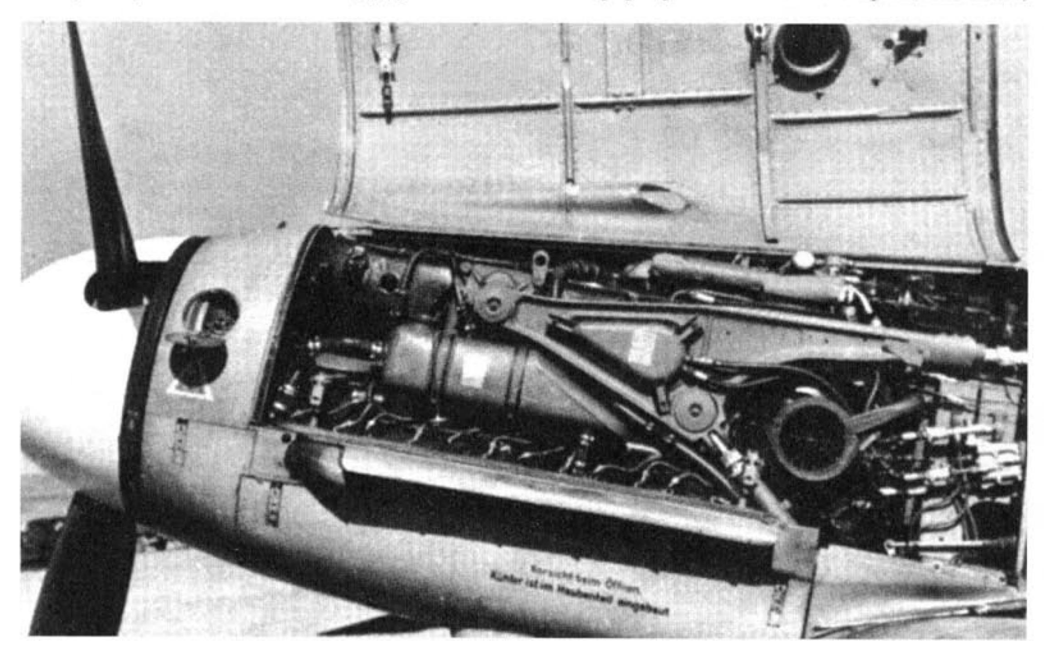
Резюмируя, можно с уверенностью утверждать, что одномоторный истребитель «мессершмитт» в 1940—1941 гг. сыграл важную роль в сражениях над Западной и Юго-Восточной Европой, а также Северной Африкой.

«ФРИДРИХ», ИЛИ «СТО ДЕВЯТЫЙ» В ЗЕНИТЕ

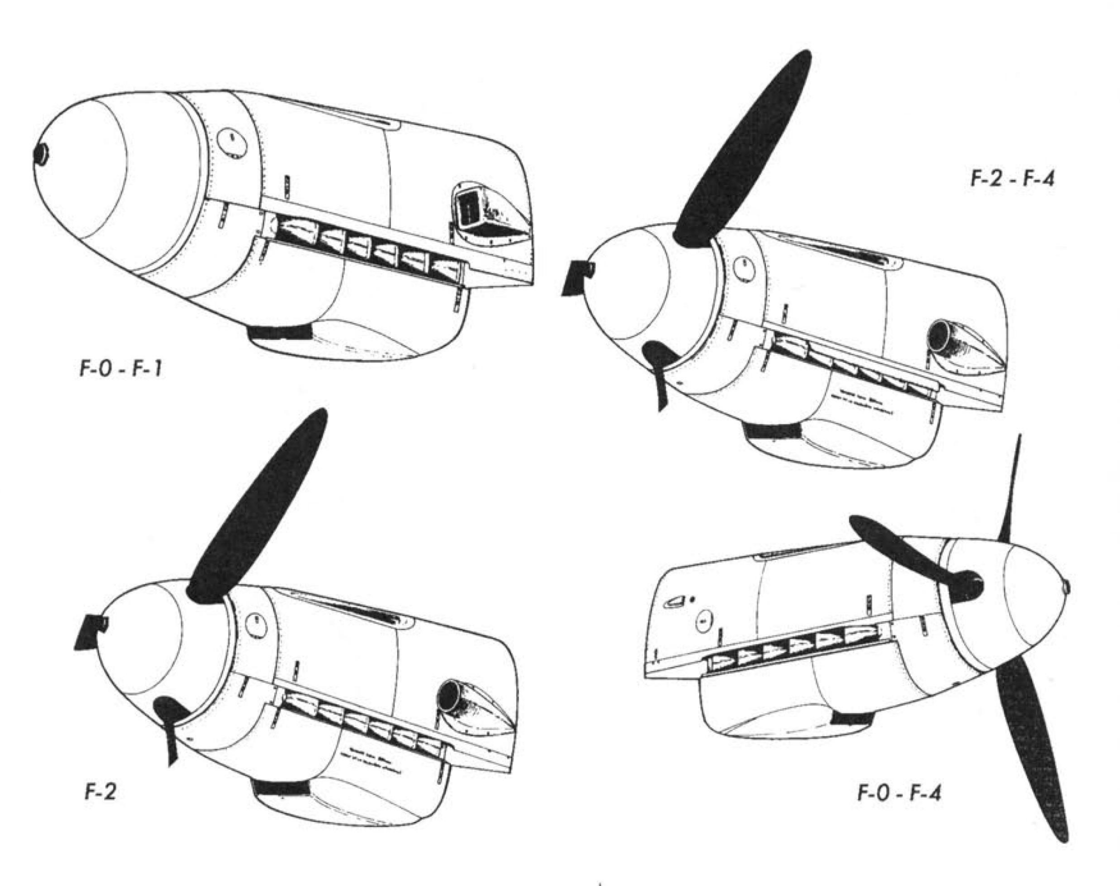
Еще в январе 1939 г. конструкторы фирмы «Мессершмитт AG» приступили к кардинальному пересмотру аэродинамики истребителя Bf 109. Довольно угловатый капот мотора, оставшийся в наследство от ранних модификаций машины, стабилизатор с подкосами, недостаточно совершенные тоннели радиаторов охлаждающей жидкости, неубирающаяся стойка хвостового колеса — все это требовало переработки в первую очередь. Кроме того, не дремали и разработчики моторов. Фирма «Даймлер-Бенц» заканчивала доводку более совершенной версии двигателя DB 601E взлетной мощностью 1350 л.с. и номинальной мощностью 1270 л.с. на высоте 2000 м, что позволяло надеяться на определенную прибавку к скорости и скороподъемности самолета. Новому варианту самолета присвоили букву F, вследствие чего в Люфтваффе он стал известен как «Фридрих».

При отработке отдельных изменений использовались четыре серийных планера, переделанные из Bf 109E-1, которые получили номера прототипов — V22, V23, V24 и V25, соответственно. В частности, на машине Bf 109V22 (зав. № 1800, D-IRRQ) с двигателем DB 601Aa, впервые поднявшейся в небо 26 января 1939 г., опробовали новую, аэродинамически более совершенную капотировку мотора с увеличенным коком, улучшенные жидкостные радиаторы в подкрыльевых тоннелях, свободнонесущее оперение и полуубираемую хвостовую стойку шасси. Ширину колеи основных стоек шасси несколько увеличили, дополнительно отклонив стойки наружу на 6°. Тоннель маслорадиатора глубже утопили в нижний капот. Размах крыла уменьшили на 0,6 м, при этом и его площадь соответственно сократилась. На этой опытной машине законцовки крыла оставались трапециевидными как на «Эмиле». Киль, прежде симметричный, на «Фридрихах» получил плосковыпуклый профиль, что в известной мере обеспечило компенсацию разворачивающего момента двигателя. Площадь руля направления сократилась с 0,75 до 0,7 м² в связи с уменьшением его хорды в верхней части. Если на «Эмилях» капоты силовой установки были съемными, то у «Фридрихов» верхние части капотов могли быть откинуты на петлях и подняты вверх, а нижняя часть капота вместе с маслорадиатором также опускалась на рояльной петле.

На второй опытный самолет Bf 109V23 (зав. № 1801, D-ISHN) установили предсерийный двигатель DB-601E; эту машину использовали преимущественно для отладки силовой установки. Диаметр винта уменьшили на 0,14 м в связи с тем, что новый двигатель был форсирован по частоте вращения вала,



Мотор DB 601E предназначался для установки на Bf 109F всех модификаций, но довести его удалось только к моменту, когда с конвейеров стали сходить истребители субмодификации F-3 и F-4



Капоты мотогондол различных модификаций «Фридриха»

зато лопасти винта стали немного шире. На третьей опытной машине Bf 109V25 (зав. № 1930, D-IVKC) объединили все нововведения, предпринятые на V22 и V23, и, кроме того, впервые смонтировали подковообразный маслобак позади кока увеличенных размеров и винт от истребителя Me 209. Первые опытные машины сохранили прямоугольный в сечении воздухозаборник нагнетателя двигателя, но вскоре аэродинамики фирмы установили неблагоприятное влияние пограничного слоя воздушного потока на процессы в приводном центробежном нагнетателе (ПЦН). Вследствие этого форму воздухозаборника нагнетателя радикально пересмотрели. На прототипе Bf 109V24 (зав. № 5604, VK+AB) с мотором DB-601E его впервые выполнили круглым в сечении, несколько сместив от стенки фюзеляжа; так удалось устранить влияние пограничного слоя воздуха. Первый полет на этой машине летчик-испытатель фирмы Г. Беувайс совершил 10 июля 1940 г.

Крыло Bf 109 мало менялось, начиная с первого опытного самолета и включая модификацию E. Что касается «Фридриха», то профиль и силовая конструкция крыла остались практически прежними, чего нельзя сказать о форме крыла в плане. В частности, на прототипе Bf 109V25 установили легкосъемные законцовки крыла полуэллиптической формы. В принципе их появление стало своеобразным признанием конструкторами своей ошибки, связанной с уменьшением размаха крыла у предыдущих прототипов «Фридриха». Следует отметить, что площадь элеронов и предкрылков у истребителей этой модификации несколько уменьшилась по сравнению с «Эмилями», но управляемость относительно продольной оси при этом осталась удовлетворительной. Зато увеличилась площадь закрылков, которые к тому же стали щелевыми, а значит, более эффективными.

По мнению разработчиков, больше всего портили аэродинамику крыла коробчатые жидкостные радиаторы, смонтированные под крылом. Для прототипов «Фридриха» спроектировали новые устройства (фронтальная площадь радиатора увеличилась на 15%), уменьшенные по высоте, но более широкие по размаху. Тоннель жидкостного радиатора также перепроектировали с учетом новых знаний в области аэродинамики: возмущенный пограничный слой отвели через специальную щель, сделали автоматически регулируемыми переднюю губу тоннеля и верхнюю панель крыла, при этом нижнюю подвижную



Истребитель Bf 109F-1 с заводскими бортовыми номерами проходит ипытания

створку тоннеля кинематически связали с закрылками. Заметим, что на «Эмиле» положение створок радиаторов и отклонение закрылков никак не были взаимосвязаны, поэтому, например, при взлете заторможенный в радиаторе поток попадал на отклоненный закрылок, а это приводило к снижению эффективности функционирования как закрылка, так и радиатора. Новая система регулирования температуры охлаждающей жидкости (50% этиленгликоля, 47% воды, 3% антикоррозийной присадки), разработанная для «Фридриха», оказалась весьма совершенной; она сохранилась на всех последующих моделях «сто девятого», вот только от «слива» пограничного слоя пришлось отказаться: из-за роста тепловой мощности моторов радиаторы вновь увеличили в размерах, и места для щели не осталось...

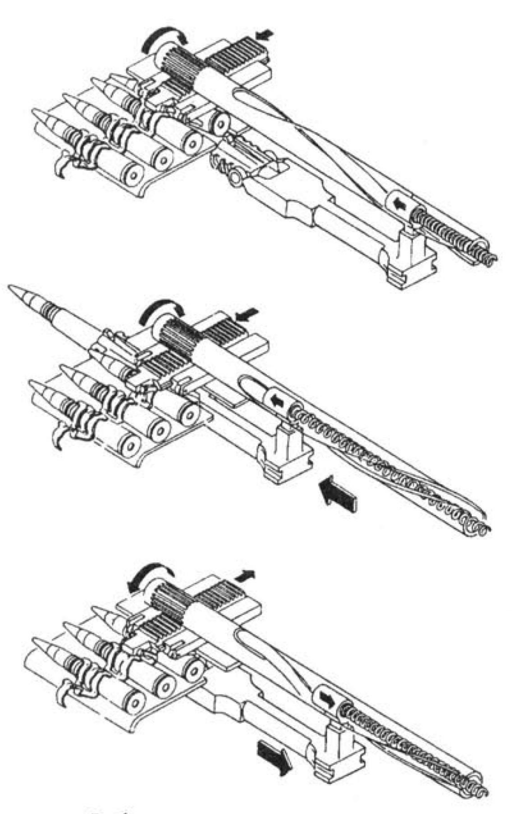
Двенадцатицилиндровый двигатель перевернутой схемы DB 601E представлял собой наиболее совершенный вариант семейства (естественно, из числа серийных моделей). Он отличался от предшественника (двигателя DB 601N) в основном конструкцией головок блоков цилиндров. Измененная форма камеры сгорания позволила использовать топливо B4 с более низким октановым числом (87). Мощность мотора удалось увеличить путем форсирования двигателя по частоте вращения вала (взлетная мощность — 1350 л.с. при частоте вращения вала 2700 об/мин, номинальная мощность — на высоте 5100 м — 1200 л.с. при 2500 об/мин). В отличие от DB 601N, двигатель не имел автомата форсажа, ограничивавшего продолжительность работы на этом режиме одной минутой. Следует подчеркнуть, что по результатам испытаний в ЦИАМ, проведенным в 1943 г., на боевом (форсажном) режиме мотор DB 601Ea развивал мощность 1450 л.с. на высоте 2000 м и 1350 л.с. на высоте 5100 м, то есть значительно превосходил отечественный двигатель М-105ПФ2.

Рабочий объем остался прежним (33,9 л). Диаметр цилиндра составлял 150 мм, ход поршня — 160 мм, — степень сжатия — 7,0 для цилиндров левого блока и 7,2 для цилиндров правого блока. Цилиндры двигателя четырехклапанные (по два впускных и два выпускных), каждый из них имел две свечи фирмы «Бош». Передаточное число редуктора винта составляло 0,593. Направление вращения вала редуктора двигателя — по часовой стрелке. Запуск двигателя мог осуществляться электростартером (что было для тех времен необычным решением) или ручным инерционным стартером, раскручиваемым двумя механиками.

Любопытной особенностью всех моторов «шестисотой» серии фирмы «Даймлер Бенц» являлось наличие турбомуфты, обеспечивающей механическую связь между валом двигателя и крыльчаткой приводного центробежного нагнетателя (ПЦН). Давление наддува поддерживалось неизменным от уровня земли до высоты порядка 5,1 км (без учета скоростного напора в полете). Первичный вал турбомуфты с помощью косозубой передачи соединялся с валом двигателя, передаточное число составляло 10,39:1. На первичный вал насаживалась небольшая турбинка, приводившая в движение масло в полости турбомуфты. Пока масла в полости было относительно немного, вторичный (выходной) вал с другой турбинкой вследствие скольжения вращался с меньшей частотой, нежели пер-



Немало «мессершмитов» потерпело аварию как по боевым, так и по небоевым причинам. Восстановительная бригада пытается «оживить» Bf 109F-2



Работа механизма подачи патрона пушки MG 151/20

вичный. Регулируя подачу масла в полость турбомуфты, можно было плавно управлять частотой вращения выходного вала, на который насаживалась крыльчатка нагнетателя. В контур управления подачей масла был включен измеритель давления наддува (обычная анероидная коробка). Если давление наддува падало — масла подавалось больше, если увеличивалось сверх необходимого — масло откачивалось из полости. Инерционность устройства положительно влияла на работу двигателя: пилот мог сбросить газ, при этом частота вращения первичного вала турбомуфты относительно быстро падала, но выходной вал еще некоторое время сохранял прежние обороты и помогал регулирующей системе справляться с «возмущением». При резкой даче газа турбомуфта «растягивала» процесс разгона вторичного вала и также демпфировала слишком резкий скачок давления.

Одноступенчатая центробежная крыльчатка нагнетателя имела 12 лопастей. Давление наддува до границы высотности поддерживалось на уровне 1,42 кгс/см^2 на взлетном режиме и режиме максимальной мощности (форсаж), 1,30 кгс/см^2 на боевом и номинальном режимах и 1,15 кгс/см^2 на эксплуатационном режиме работы мотора (режиме наибольшей дальности полета).

Другой интересной особенностью двигателя являлась система непосредственного впрыска топлива в цилиндры, построенная на основе бензонасоса высокого давления фирмы «Бош» типа PZ 12 HP 110/19 с индукционным датчиком, корректором состава горючего и поплавковым насосом, а также впрыскива-

ющих форсунок типа «Л'Оранж» 9-2137. Эта система обеспечивала нормальную работу двигателя при любом пространственном положении самолета, при отрицательных и положительных перегрузках.

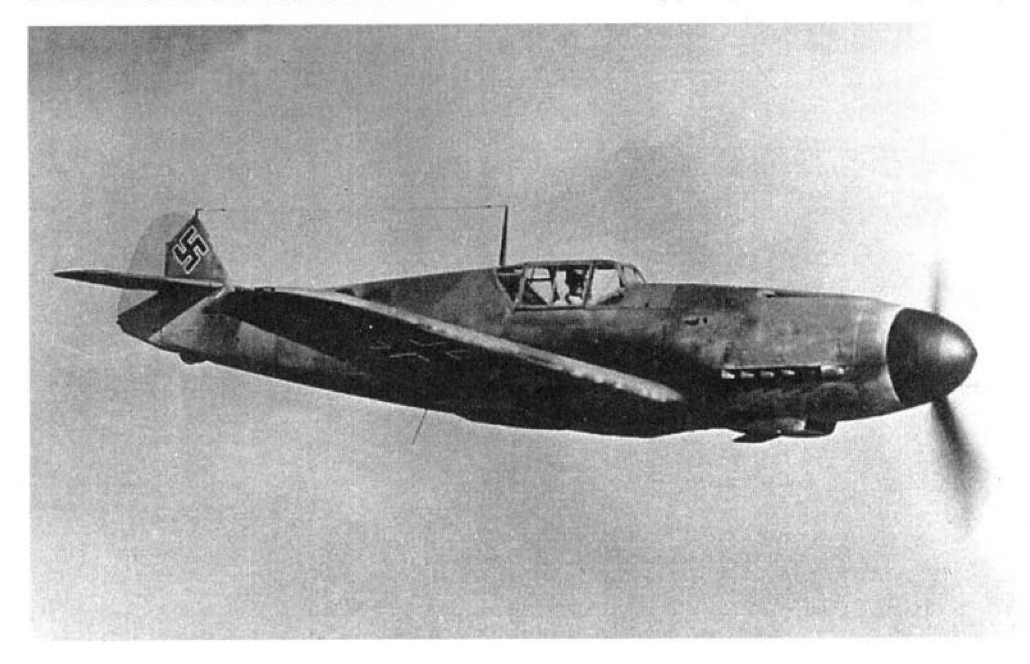
Винт «Фридриха» оснастили электрическим регулятором постоянства частоты вращения, причем его конструкция позволяла пилоту отключить автоматику и управлять шагом винта вручную, как это делали пилоты «Эмилей».

К числу остроумных мелочей следует отнести особую систему очистки свечей в полете. Потянув специальную тягу, пилот мог сместить момент вспышки топлива в цилиндре таким образом, чтобы температура в камере сгорания кратковременно повысилась. Это способствовало выгоранию масляного нагара на электродах свечи зажигания, и свеча снова «оживала». На более поздних типах двигателей конструкторы «Даймлер-Бенц» обошлись без этой системы, поскольку выяснилось, что выжигания нагара на свечах можно добиться просто путем кратковременного вывода двигателя на максимальную мощность.

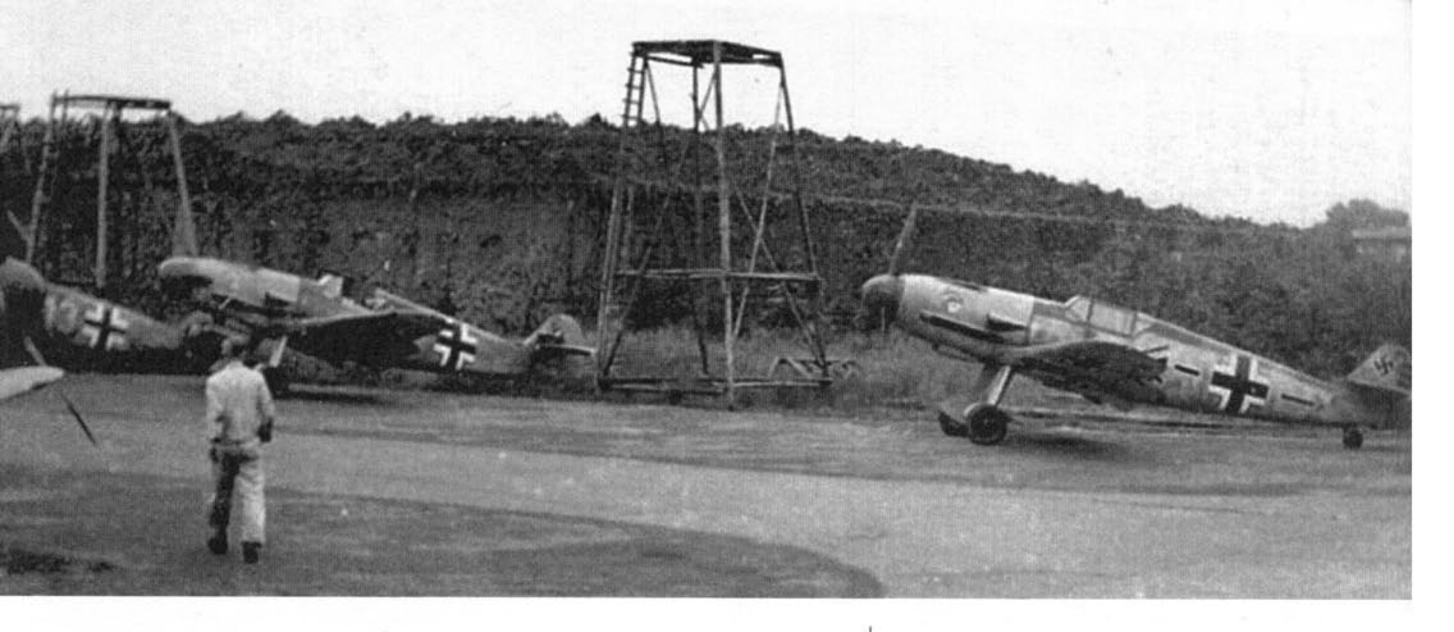
Впрочем, на первых порах из-за недоведенности силовой установки немецким авиастроителям пришлось пойти по уже накатанному пути, установив на самолет новой модификации прежний вариант двигателя. Предсерийные машины Bf 109F-0 получили моторы DB 601N. Такой двигатель существенно уступал DB 601E по мощности и высотности (взлетный режим — 1215 л.с., одноминутный боевой режим — 1285 л.с., номинальная мощность 1120 л.с на высоте 1500 м и 1085 л.с. на высоте 4000 м), однако для второй половины 1940 г. его данные все же были весьма неплохими.

Отзывы о летных характеристиках новых самолетов, полученные в ходе войсковых испытаний, оказались самыми благоприятными. Маневренность улучшилась по сравнению с Bf 109E-4/N, оснащенным аналогичным двигателем. Полный вираж на высоте 1000 м истребитель Bf 109F-0 (зав. № 5605, VK+AC) выполнял за 18 с, а радиус виража не превышал 300 м. Скороподъемность у земли увеличилась с 17,4 до 19 м/с. Для набора высоты 5000 м требовалось всего 5,2 мин. В целом новый самолет оценивался летчиками очень высоко, однако они высказали определенное разочарование в связи со снижением огневой мощи машины.

Дело в том, что с самого начала «Фридрихи» предполагали вооружить 20-миллиметровой мотор-пушкой MG 151 фирмы «Маузер», отличавшейся более высоким темпом стрельбы по сравнению с прежними эрликоновскими пушками MG/FF (темп стрельбы 450 выстр./мин, начальная скорость снаряда 550 м/с). Однако разработчики опять слегка не уложились в сроки, поэтому в развале блоков цилиндров пришлось временно устанавливать именно MG/FF. Это орудие с магазинной системой заряжания, длинным ходом ствола и рядом других особенностей мало подходило для применения в составе силовой установки, что и подтвердил негативный трехлетний опыт подобных попыток. Фюзеляжные пулеметы MG 17 (темп стрельбы 1200 выстр./мин, начальная скорость пули



«Фридрих» в полете. Его аэродинамические формы (за исключением угловатого фонаря кабины) практически идеальны



«Фридрихи» на одном из аэродромов Восточной Пруссии. Крайний справа — самолет командира группы

Свастика на киле ближайшей машины едва заметна — вероятно, вследствие не слишком аккуратного нанесения пятнистого камуфляжа

762 м/с) с боекомплектом по 500 патронов остались на прежних местах, над мотором, а крыльевые пушки на «Фридрихах» не устанавливались. Таким образом, число стволов у первых Bf 109F-0 по сравнению с Bf 109E-4 уменьшилось на единицу, а масса секундного залпа сократилась почти вдвое.

После изготовления 25 предсерийных Bf 109F-0 (зав. № 5601 — 5625, часть из них использовалась в качестве прототипов) первый серийный Bf 109F-1 сошел со сборочной линии в ноябре 1940 г. Внешне он почти не отличался от предсерийных экземпляров, но воздухозаборник нагнетателя стал круглым в сечении (по образцу Bf 109V25), в то время как у Bf 109F-0 он был коробчатым, подобно «Эмилям». В рамках войсковой доработки на самолетах Bf 109F-1 усиливалась хвостовая часть фюзеляжа путем приклепывания четырех металлических накладок поверх обшивки в районе килевого шпангоута. На попавших в Африку немногочисленных Bf 109F-1 также в рамках войсковой доработки устанавливали противопыльные фильтры, после чего машины получали обозначение Bf 109F-1/trop. Небольшой серией были выпущены истребители-бомбардировщики Bf 109F-1/B с подфюзеляжным балочным держателем ETC 250.

В сентябре 1940 г. специалисты фирмы «Маузер» сумели наладить серийный выпуск пушки MG 151 с 15-мм стволом (темп стрельбы 900 выстр./мин, начальная скорость снаряда 870 м/с). Отметим, что это орудие и в нашей стране расценивалось бы как крупнокалиберный пулемет, а в Германии вполне официально, причем в обоих вариантах (15-мм и 20-мм), считалось пулеметом (»машиненгевером»). По немецкой классификации времен Второй мировой войны термин «пушка» применялся к орудиям калибра 30 мм и выше. В соответствии с отечественными критериями пулеметами считались ствольные системы, стреляющие пулями, т.е. боеприпасами, не содержащими в своем составе взрывчатого вещества (но существовали ведь и разрывные пули...). В противоположность им пушки стреляют снарядами с разрывными зарядами (но бывают ведь и бронебойные болванки, не содержащие таковых). Еще более тонким моментом можно считать отсутствие медного направляющего пояска у пули (следовательно — пулемет), и наличие его у снаряда (следовательно — пушка).

Итак, пушку с 15-мм стволом и боекомплектом из 200 патронов, обозначавшуюся в документах как MG 151/15, стали устанавливать на «Фридрихи» второй серии, которые в других отношениях практически не отличались от предшественников. На ранних Bf 109F-2 также имелись внешние усиливающие накладки в хвостовой части, приклепанные непосредственно в заводских условиях. Самолет получил новую кислородную систему, работающую с баллонами повышенного давления. Бензобак емкостью 400 л изготовили из 10-мм резины, уложив его в фанерный короб. Резина была многослойной, внутренний слой не вулканизировался и при пробитии пулей набухал в присутствии бензина, локализуя течь. Короб бензобака выполнялся из фанеры также со смыслом: алюминиевые листы, пробитые пулей, формировали заусенцы, препятствовавшие затягиванию отверстия, а фанерные заусенцев не создавали. Некоторое время истребители модификации Bf 109F-2 строились параллельно с Bf 109F-1. Оба типа машины по-прежнему оснащались моторами DB 601N, для которых требовался 96-октановый бензин марки C3. Максимальная скорость Bf 109F-2 у земли достигала 502 км/ч (по данным англичан — даже 517 км/ч), а на расчетной высоте 6000 м — около 600 км/ч.

Известны три субмодификации Bf 109F-2, причем две первые выпустили небольшой серией, а третья работа носила опытный характер:

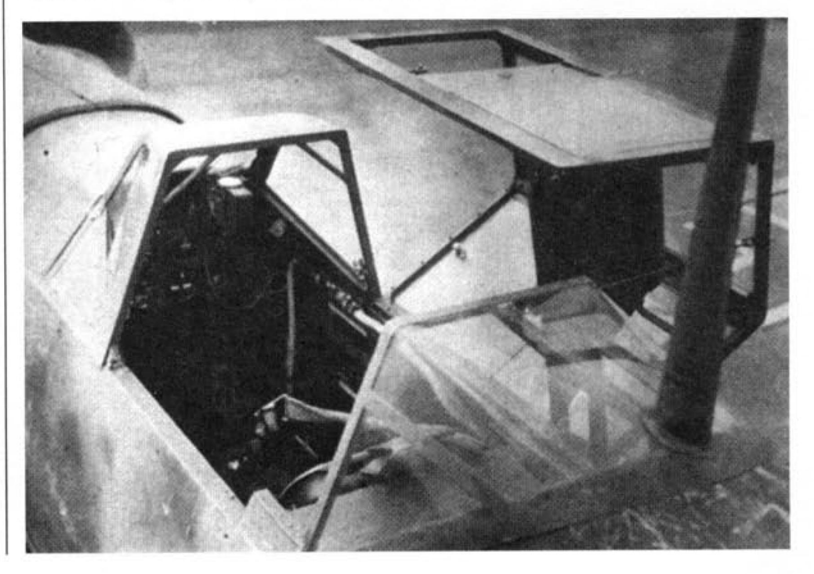
— истребитель-бомбардировщик F-2/B с подфюзеляжным бомбодержателем ETC 250, позволявшим подвешивать бомбу калибра 250 кг;

— истребитель в тропическом исполнении F-2/Trop с противопыльным фильтром и воздухозаборником нагнетателя, отличавшимся увеличенным сечением;

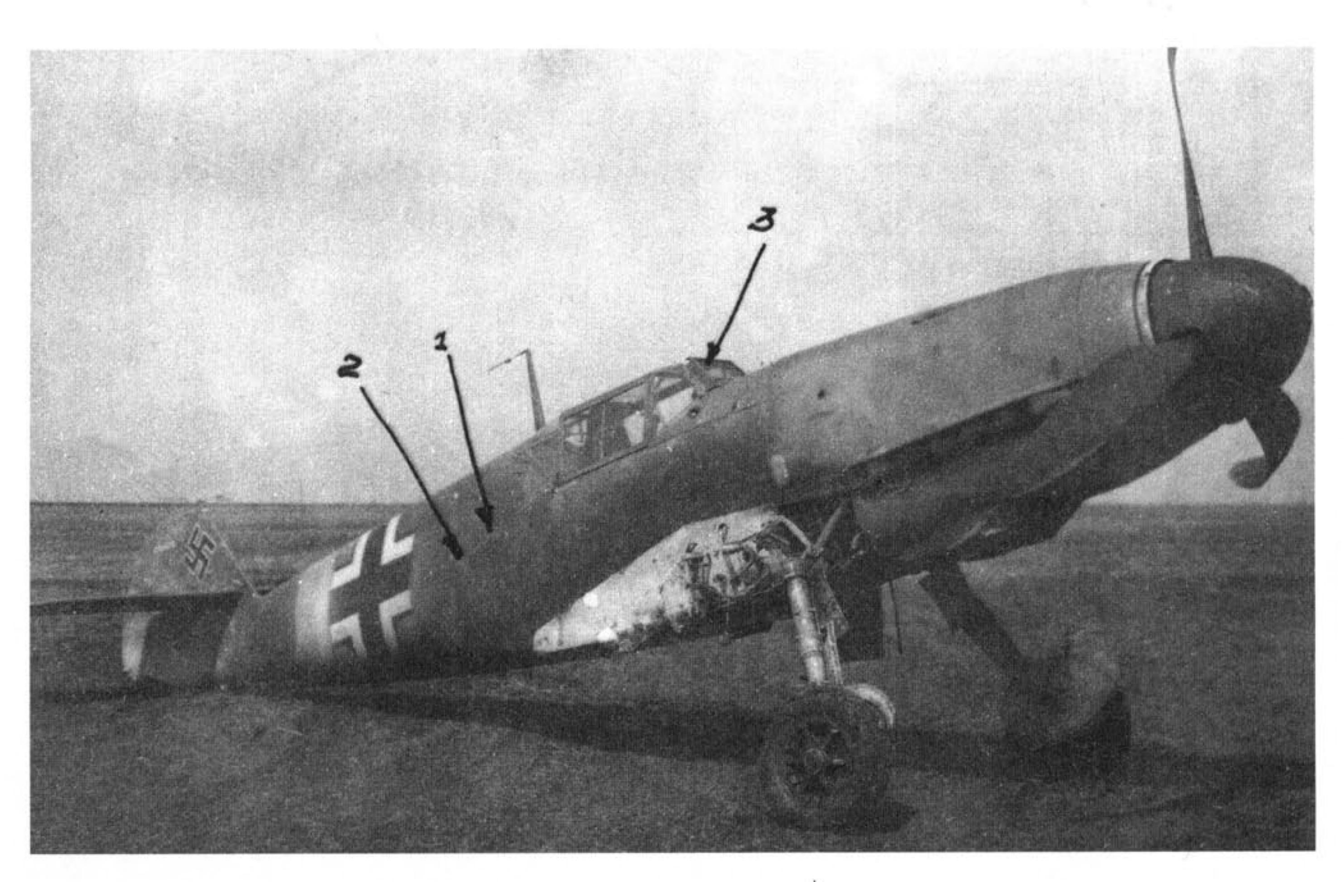
— высотный истребитель F-2/Z с системой впрыска закиси азота, винтом с уширенными лопастями, воздухозаборником нагнетателя по типу F-2/Trop и маслорадиатором повышенной производительности и увеличенных размеров.

По-настоящему наладить производство «Фридрихов» немецкая авиапромышленность смогла лишь в марте—апреле 1941 г., а ранее, начиная с декабря 1940 г., она выпускала 100—120 одномоторных истребителей в месяц. С учетом весеннего «производственного бума» общее число «мессершмиттов» модификации F, изготовленных до 22 июня 1941 г., можно оценить приблизительно в 1800—1850 единиц. Эти машины по комплексу летно-технических характеристик превосходили любой истребитель союзников по антигитлеровской коалиции.

Первые «Фридрихи» попали в руки советских и английских специалистов почти одновременно, в июле 1941 г. Как уже говорилось, командир III/JG26 майор Р. Пингель неудачно атаковал английский бомбардировщик, его Bf 109F-2 получил попадание в радиатор, и германский летчик вынужден был посадить «сто девятый» на «живот» на британской земле, слегка помяв винт и капот мотора. Между прочим, в виде исключения еще на заводе-изготовителе машину по просьбе Пингеля вооружили дефицитной пушкой MG 151/20.



Вид сверху сзади на кабину истребителя Bf 109F. Откидывающаяся часть фонаря несет бронеплиту. Остекление козырька дополнено треугольными окнами снизу по бокам — они позволяют отличить «Фридриха» от ранней машины модификации «Густав»

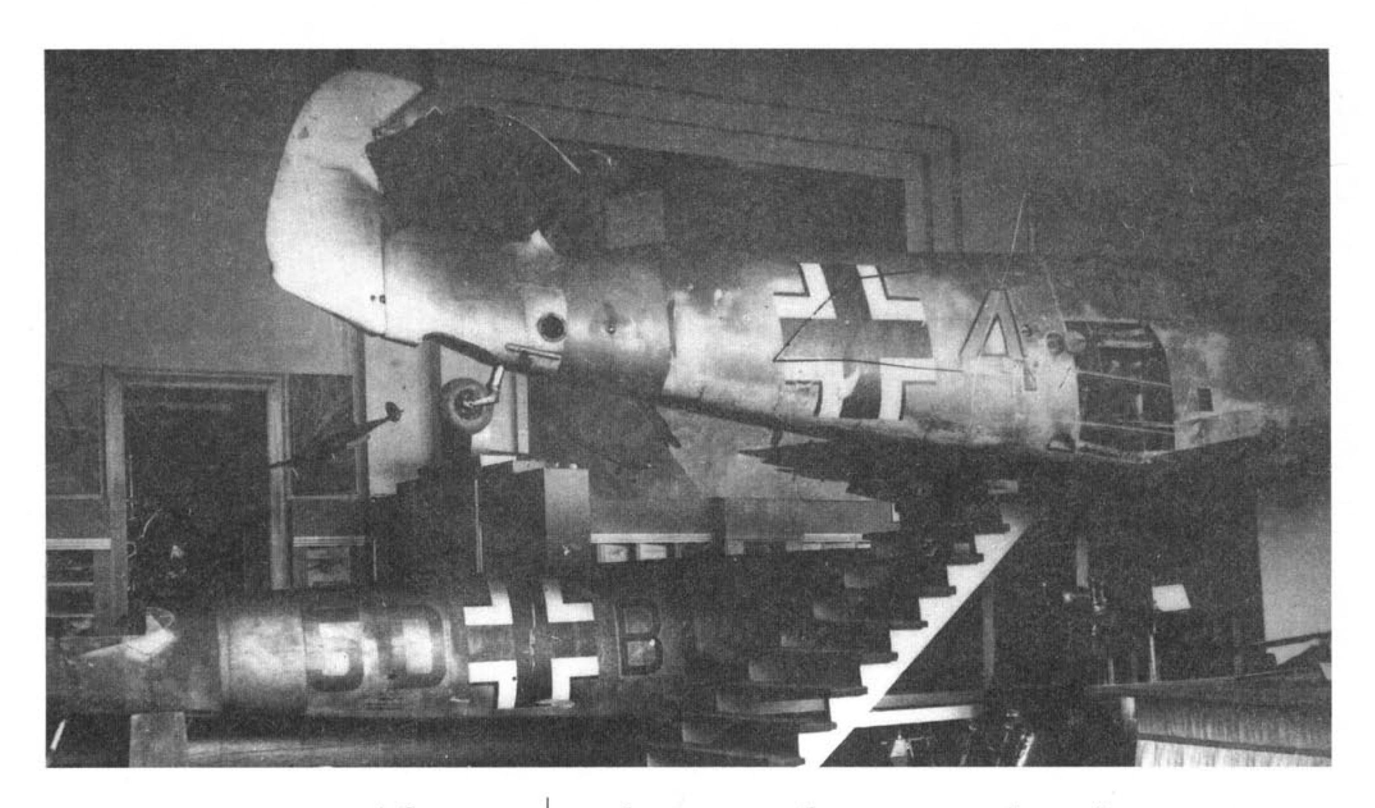


Фюзеляж трофейного Bf 109F-2, изучавшегося специалистами НИИ ВВС КА

Это была обычная практика — специально для признанных асов предприятия слегка модифицировали истребители, придавая им особые качества. Известно, например, что двигатели двух самолетов Bf 109F-2, принадлежавших А. Галланду, работали на 100-октановом бензине и, по-видимому, выдавали несколько большую мощность, чем серийные (возможно, это были DB 601E). Кроме того, одна из галландовских машин вместо пары MG 17 несла крупнокалиберные (13-мм) пулеметы MG 131 (ее называли Bf 109F-2/U), а другая, помимо обычного для Bf 109F-2 вооружения, сохранила в крыле пушки MG/FF (по типу Bf 109E-4).

Первая попытка оценки летных данных немецких истребителей в нашей стране была предпринята вскоре после нападения на нее Германии, в конце июля 1941 г., когда из боев на Западном фронте отозвали 410-й бомбардировочный авиаполк, точнее, то, что от него осталось. Полк сформировали в первые дни войны на базе отдела бомбардировочных самолетов НИИ ВВС КА. С 5 по 22 июля 410-й бап выполнил 235 самолето-вылетов, потеряв 33 Пе-2, в том числе 22 машины от огня вражеских истребителей. Доклады летного состава позволили прийти к неутешительному выводу: «мессершмитты» обладали заметным преимуществом в скорости над новейшими отечественными бомбардировщиками. Это оказалось неожиданностью, ведь максимальная горизонтальная скорость Bf 109E, которую определили в ходе испытаний в 1940 г., лишь ненамного превосходила скорость «пешки» — разница не превышала 15—20 км/ч на высотах 4000—5000 м. Фактически же, как отмечал командир полка полковник А.И. Кабанов в своей докладной записке, «немецкие истребители свободно догоняли Пе-2 и успевали произвести три—пять атак вдогонку». В этом и других документах указывалось, что «истребители Bf 109, Bf 110 и He 113 летают быстрее наших бомбардировщиков, как устаревших, так и вполне современных, например, Як-4 и Пе-2». Советские специалисты вполне справедливо предположили, что немцы установили на «мессершмитты» моторы повышенной мощности, позволившие резко увеличить скорость полета.

В начальный период войны истребители He 113 упоминались в отчетах советских авиационных частей и соединений почти столь же часто, как и Bf 109. По сложившемуся у советского командования представлению He 113 являлся модификацией хорошо известного, закупленного Советским Союзом перед войной самолета He 100 (якобы в серии заменили



У этого «мессера», экспонировавшегося в БНТ ЦАГИ, хорошо заметны усиливающие накладки в хвостовой части фюзеляжа

паровое охлаждение на водяное). Он считался самым быстроходным истребителем Люфтваффе. В действительности никакого He 113 немцы на советско-германском фронте не использовали, под этим наименованием скрывался Bf 109F. Следует отметить, что внешне «Фридрих» действительно довольно сильно отличался от «Эмиля», особенно формой носовой части фюзеляжа и законцовками крыла эллиптической формы.

Вероятно, первый Bf 109F-2 (зав. № 12766) в относительной целости был захвачен под Ленинградом, в районе Тосно, 20 июля 1941 г. Надо сказать, что истребители Люфтваффе предпочитали в 1941—1942 гг. вести бои и, особенно, «свободную охоту» над территорией противника, ведь многие советские экипажи здесь притупляли бдительность. На этот раз ответный огонь был точен, «мессершмитт» не смог перетянуть через линию фронта и совершил посадку в тылу советских войск. Его пилот лейтенант Г. Рауб из группы I/JG54 погиб в перестрелке с красноармейцами, а захваченный «мессер» через несколько дней украсил выставку трофеев в Ленинграде.

Насколько известно, «трофейные экспонаты» имелись в 1941 г. в Москве, Киеве и Харькове. Конечно, для бойцов и командиров, особенно из ВВС и ПВО, было полезно детально рассмотреть грозного врага. Но более важным представлялось изучение самолета противника в воздухе, оценка его сильных и слабых сторон, выработка рекомендаций по борьбе с ним. До конца 1941 г. провести такую работу не удалось, хотя во второй половине ноября 1941 г. северо—западнее Москвы нашими войсками были захвачены еще два малоповрежденных «мессершмитта» (Bf 109F-2 зав. № 12811 и 12913) и один из летчиков из отряда 6/JG52. С машин сняли таблички, позволившие определить, что истребители были построены заводом AGO летом 1941 г. Реальная возможность провести испытания германской новинки была упущена. Помешали, по-видимому, плохие погодные условия и эвакуация НИИ ВВС в Свердловск. Кроме того, немецкие сухопутные войска находились практически у ворот Москвы, и все полеты самолетов в этой зоне строго регламентировались командованием ПВО. Очень часто обстреливались и сбивались собственные самолеты, внешний вид которых, казалось бы, должен быть хорошо известен и летчикам, и зенитчикам. Зато нетрудно представить себе их реакцию при появлении в небе «мессершмитта», пусть даже с красными звездами!

Успешное зимнее контрнаступление советских войск значительно увеличило число трофеев. Только под Москвой в период с 5 по 31 декабря 1941 г. удалось захватить 34 вражеских самолета, большинство из которых были либо неисправными, либо подорванными противником при отходе. В руки советских авиационных специалистов попали и не-

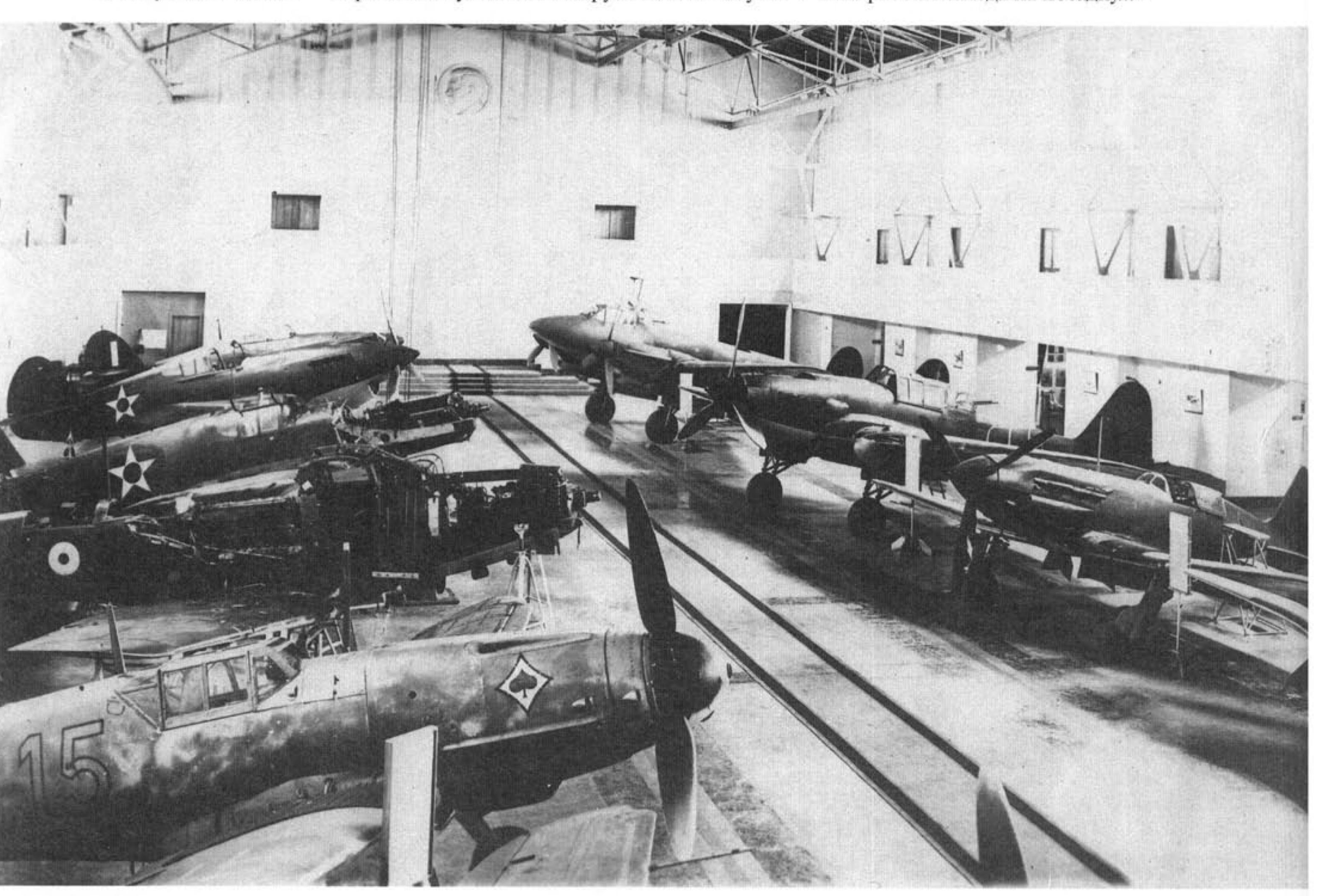
сколько Bf 109F. Впоследствии их передали для изучения в ЦАГИ, авиационные КБ и на ремонтные базы. Значительный вклад в сбор и изучение трофейного имущества противника внесли инженеры ВВА им. Н. Е. Жуковского, которые выполняли специальное задание штаба ВВС Красной Армии на Калининском фронте.

Наибольший интерес по-прежнему представляли немецкие истребители. Начальник истребительного отдела НИИ ВВС военинженер 1 ранга А.Н. Фролов внимательно проанализировал всю имевшуюся информацию по Bf 109F, сравнив «мессер» с новыми типами советских истребителей. В подписанном 14 февраля 1942 г. отчете отмечалось, что для боя с Bf 109F лучше других наших истребителей подходил Як-1, хотя и он уступал «Фридриху» в скорости и скороподъемности на малых высотах.

Труднее было вести борьбу с «мессершмиттом» советскому истребителю ЛаГГ-3, поскольку он сильно отставал по основным летным данным, за исключением мощности стрелково-пушечного вооружения. К тому же ЛаГГ-3 отличался «тяжелым» управлением, особенно при переходе из одной фигуры в другую. Что касается МиГ-3, то этот истребитель обладал хорошими характеристиками на высотах 5000 м и более, где бои происходили относительно редко, а вблизи земли он проигрывал в маневренности более легким Bf 109F. Важным недостатком МиГ-3 оказалось весьма слабое вооружение, состоявшее из одного крупнокалиберного пулемета БС и двух пулеметов ШКАС винтовочного калибра.

А.Н. Фролов констатировал: «Противник имеет преимущество по основным летно-тактическим данным перед всеми типами наших новых истребителей до высоты 2000 м... Взлетно-посадочные свойства наших машин неудовлетворительны (они особенно плохие у ЛаГГ-3). Длина разбега велика, а имеющаяся тенденция разворота вправо усложняет производство взлета в строю и требует особого внимания при вылете с ограниченных полевых площадок. Большие посадочная скорость и длина пробега также требуют исключительного внимания и достаточного опыта при точном расчете захода на посадку...»

Зал авиационной техники в ЦАГИ, в экспозиции которого были представлены образцы наиболее массовых самолетов, сражавшихся на советско-германском фронте. На переднем плане — «мессершмитт» из JG53



Для более детальной и тщательной оценки Bf 109F руководство НИИ ВВС КА считало необходимым провести его испытания. И вот, наконец, представилась такая возможность. 22 февраля 1942 г. командир 8/JG51 обер-лейтенант А. Нис сбился с курса и у поселка Тушино был обстрелян из пулемета. Повреждение радиатора и пробоина в бензобаке вынудили германского офицера совершить вынужденную посадку в расположении советских войск. Захваченный красноармейцами «мессер» быстро восстановили силами техсостава 47-й авиадивизии, но первый же вылет на трофейном истребителе закончился аварией — незнакомый с особенностями поведения самолета пилот не смог удержать его при разбеге, в результате были повреждены стойка шасси и законцовка крыла. Пришлось выполнить еще один ремонт (на этот раз его провела бригада ЦАГИ), после чего Bf 109F-2 (зав. № 9209) передали в НИИ ВВС КА. Машину принял инженер-капитан А.С. Розанов, который считался в институте одним из специалистов по немецким истребителям.

С первых же дней он столкнулся с серьезными проблемами. Выяснилось, в частности, что машина уже не менее четырех раз серьезно ремонтировалась и являлась весьма изношенной. Неустойчивая весенняя погода и частые запреты ПВО на полеты также тормозили ход работы. 5 апреля 1942 г. Розанов писал своему непосредственному начальнику А.Н. Фролову: «При построении высотной характеристики возникла «панама». Давление нагнетателя незначительно уменьшается до границы высотности 2900 м, а затем резко падает. Возможно, что сильно изношена муфта нагнетателя, которая становится «бессильной» с высотой. Командованию докладываю регулярно, и оно, конечно, ругает за затяжку испытаний. Придется «докачивать» высотноскоростную характеристику наукой...»

В середине апреля 1942 г. составление отчета по испытаниям Bf 109F завершили. Выводы Розанова мало отличались от тех, что сделал А.Н. Фролов до проведения испытаний, однако имелись и кое-какие отличия. В частности, было достоверно установлено, что Bf 109F летал у земли на 70 км/ч быстрее, чем Bf 109E, причем примерно половина прироста скорости была получена благодаря более мощному двигателю DB 601N, а другая — благодаря лучшей аэродинамике. Так, улучшение тоннелей и формы жидкостных радиаторов добавляло 12—14 км/ч, уборка хвостового колеса и ликвидация подкосов оперения — 7—8 км/ч, отказ от зависающих элеронов и щелевых закрылков (при этом ликвидировались щели, создававшие дополнительное сопротивление) — еще 6—7 км/ч.

Важное место в отчете заняла эксплуатационная оценка истребителя. Советские специалисты отметили хорошие подходы к агрегатам мотора, особенно свечам, удобно выполненное капотирование двигателя, значительное облегчение работы пилота благодаря внедрению различных автоматов, в том числе регулирующих температуру воды и масла в моторе.

В ходе испытаний специалисты института провели учебный воздушный бой Bf 109F с Як-1 (зав. № 0511) и выработали рекомендации для летного состава строевых частей ВВС Красной Армии. При этом они «закрыли глаза» на неисправность турбомуфты трофейной машины. В результате получилось, что шансы советского истребителя на победу становились тем больше, чем выше поднимались са-

Этот истребитель Bf 109F-4 был захвачен Красной Армией в качестве трофея, но затем передан американским авиаспециалистам для изучения



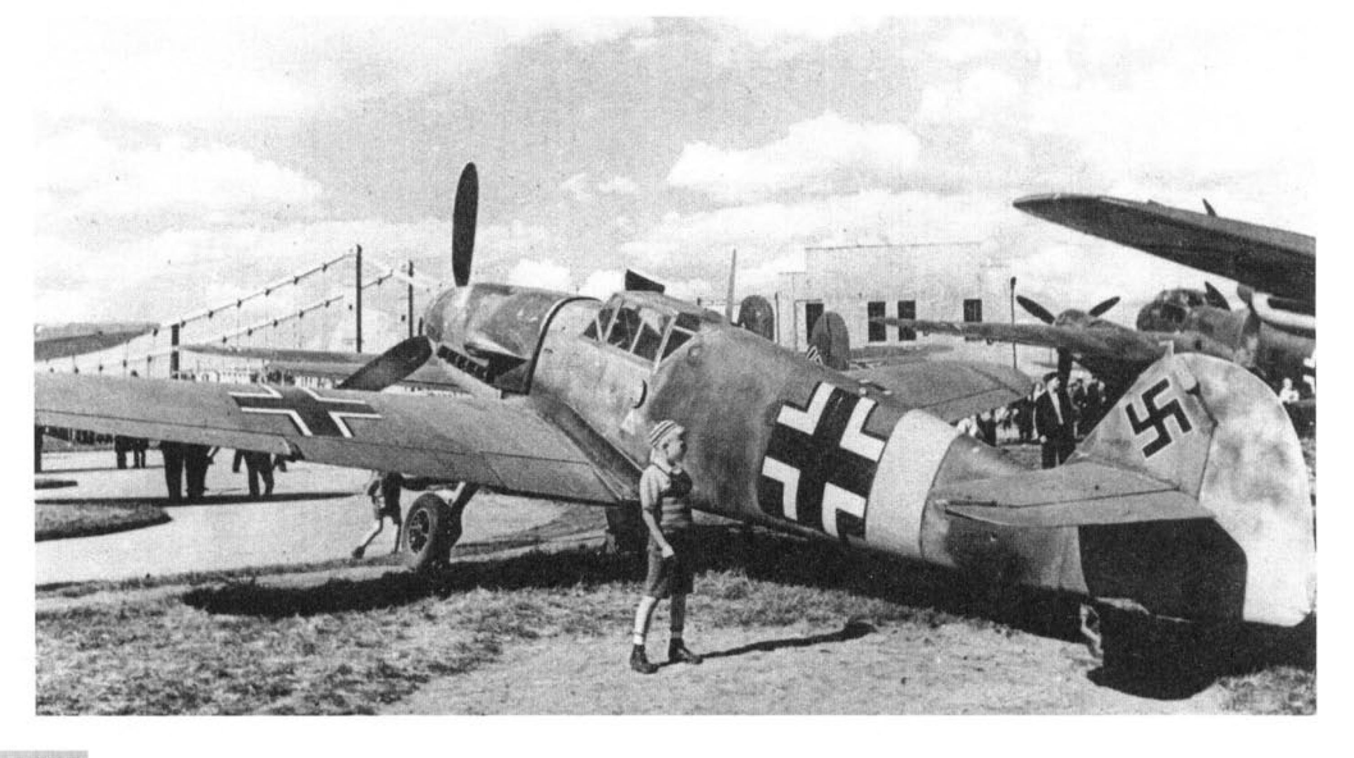
молеты. Если вблизи земли полное превосходство «мессера» не вызывало сомнений, и отечественным летчикам рекомендовались лобовые атаки, то с высоты 3000 м шансы уравнивались, а на 5000 м «яковлев», будто бы, получал полное преимущество в скорости и маневренности. Иными словами, летчикам предписывалось затягивать немецкие истребители на высоту.

Увы, эти рекомендации не отражали истинного положения дел. Из германских материалов и результатов испытаний в Великобритании следовало, что Bf 109F с мотором DB 601N развивал на высоте 6000 м максимальную скорость 597—600 км/ч, а вовсе не 552 км/ч, как это указано в отчете в НИИ ВВС. Следовательно, «мессер» превосходил на высотах до 5000 м все отечественные истребители, включая серийные МиГ-3 (на 20—30 км/ч). Для «яка» же рекомендация о предпочтительности затягивания противника на высоты более 5000 м диаметрально противоречила действительности. Материалы работы и подробное техническое описание Bf 109F размножили и довели до сведения командиров и штабов.

В середине лета 1941 г. «Даймлер-Бенц» заявила о том, что ей удалось решить наиболее серьезные проблемы, связанные с внедрением в серию двигателя DB 601E. Параллельно подготовили к серийному выпуску новый винт VDM 9-12010A. Следующей версией «Фридриха» по планам фирмы «Мессершмитт» должен был стать вариант истребителя со скомпрометировавшей себя мотор-пушкой MG/FF-M. Между тем, «Маузер» проинформировала главного конструктора о том, что она приступила к серийному изготовлению 20-мм варианта пушки MG 151 (ее скорострельность по сравнению с 15-мм модификацией стала меньше, но осталась на неплохом уровне — 750 выстр./мин при начальной скорости снаряда 790 м/с). В результате, было решено вооружать «Фридрихи» пушками MG 151, причем на модификацию F-3 ставили пушку с калибром ствола 15 мм, а на F-4 — 20-мм ствол. Вскоре стало ясно, что последний вариант гораздо более популярен у летного состава — его и строили в больших количествах, начиная с мая 1941 г. на заводе в Винер-Нойштадте, и с июня — на «Эрле».

Максимальная скорость машины на всех высотах благодаря более мощному двигателю возросла на 10—25 км/ч (относительно Bf 109F-2), улучшилась и скороподъемность. Конструкторы улучшили протектирование бензобака, а защиту пилота усилили, установив наклонный бронезаголовник. Некоторые машины оснащались дополнительной многослойной перегородкой, состоявшей из пачки дюралевых листов, монтировавшейся позади бензобака. Эти листы легко пробивались пулей винтовочного калибра, однако на них пуля оставляла зажигательный состав и, кроме того, теряла устойчивость, подходя к основной броне уже не носиком, а боком. На фона-

«Фридрих» в экспозиции трофейной техники, развернутой в Парке культуры им. Горького в Москве



ре кабины установили лобовое бронестекло (такое же 60-мм стекло получили и доработанные Bf 109F-2, но оно монтировалось снаружи как бы в дополнение к нормальному небронированному козырьку). На части машин бронестекло установили и позади пилота в бронеспинке для улучшения обзора назад.

Усиливающие элементы стали монтироваться внутри хвостовой части фюзеляжа и перестали быть заметными. Обычно «Фридрихи» оборудовались радиостанцией FuG 7a и прицелом Реви С/12D. В кабине появился переключатель, позволявший вести огонь только из пушки, только из пулеметов, или из пушки и пулеметов одновременно. Взлетный вес истребителя В. Мессершмитта быстро рос: если Bf 109F-1 весил 2615 кг, Bf 109F-2 — 2800 кг, то Bf 109F-3 — уже 2915 кг. Несмотря на осознание пагубности такой практики, тенденция сохранилась и на Bf 109F-4, взлетная масса которого в зависимости от субмодификации составляла 2930—3015 кг.

Вооружение Bf 109F-4 вызывало самые противоречивые отзывы у наиболее опытных пилотов-истребителей Германии. Так, если В. Мельдерс был полностью удовлетворен легким вооружением из 20-мм пушки и двух пулеметов, то А. Галланд считал сокращение состава вооружения самолета шагом назад. В результате дискуссий по поводу состава вооружения фирма «Мессершмитт» разработала для истребителя Bf 109F-4 так называемый полевой доработочный комплект, который представлял собой пару пушек MG-151/20 в подкрыльевых гондолах с боезапасом из 120 снарядов на ствол. Истребитель, оснащенный дополнительными пушками, получил обозначение Bf 109F-4/R1.

Хотя дополнительное вооружение повысило огневую мощь самолета и его боевые возможности в варианте штурмовика или перехватчика, но отрицательно повлияло на устойчивость и управляемость машины из-за увеличения лобового сопротивления и массы. Самолет приобрел тенденцию к раскачиванию, снизились его возможности ведения воздушного боя против истребителей противника.

22 апреля 1942 г. на Южном фронте севернее Славянска советским летчикам удалось подбить истребитель Bf 109F-4/R1 (зав. № 13043), принадлежавший группе I/JG77, который совершил посадку в расположении наших войск. Трофей был детально изучен бригадой, возглавляемой военинженером 1 ранга Степановым. Особое внимание инженеры уделили дальнейшим изменениям в конструкции машины и определению уязвимых мест. Не остались без внимания цейсовский оптический прицел, отказ от использования автомата, ограничивающего время работы мотора на форсированном режиме, новое кислородное оборудование. В результате внимательного изучения Bf 109F советские специалисты решили, что наиболее уязвимым местом винтомоторной группы являлись головки блоков мотора. Достаточно было попасть в указанную зону одним снарядом или зажигательной пулей, как возникал пожар. Как известно, у «мессера» не защищались броней водо- и маслорадиаторы, представлявшие легко поражаемую цель из-за большой площади поверхности, а также два расширительных бачка системы охлаждения.

Практически одновременно в Бюро новой техники при ЦАГИ производилось тщательное изучение трофейного Bf 109F-4/Z (с системой форсирования GM-1, в Германии шутники расшифровывали такое сокращение как «геринговская микстура»), выпущенного в начале 1942 г. Внешне этот «мессершмитт» мало отличался от других истребителей семейства. Наши специалисты обратили внимание на изменения в гидросистеме, схеме подачи к карбюратору охлаждающего воздуха, измененную конструкцию воздухозаборника нагнетателя, а также на использование более мощного генератора, однако сама система GM-1, по-видимому, на самолете отсутствовала (при ее наличии в закабинном отсеке монтировался внушительных размеров бак для закиси азота, который невозможно не заметить). Впрочем, это не было чем-то необычным для Люфтваффе: как полевой, так и заводской доработочный комплект нередко с машины снимался, если область боевого использования самолета по тем или иным причинам менялась. На Bf 109F-4/Z немцы, кроме того, предусмотрели использование пылефильтров на воздухозаборнике нагнетателя, что объяснялось подготовкой к летней кампании в степных районах. На приборной доске модели F-4/Z имелся указатель наддува с выделенными цветом основными режимами работы мотора. Максимальную скорость Bf 109F-4/Z определили равной 612 км/ч на высоте 6400 м, что примерно соответствовало английским данным (30 марта 1942 г. истребитель Bf 109F-4/Z обер-лейтенанта В. Диссельхорста из 5/JG1 был сбит в районе Нордвика).

29 мая 1942 г. унтер-офицер Э. Фолькман из группы III/JG3 вместе со своим ведомым, ефрейтором А. Куном, потеряли ориентировку и посадили на пашню в районе Чугуева два вполне исправных Bf 109F-4. Один из них, с зав. №. 7640 и желтым бортовым номером «12» на фюзеляже, отсняли в разных ракурсах и подготовили к проведению испытаний в



Конструкторы фирмы «Мессершмитт» неоднократно предпринимали попытки «скрестить» машину с двигателем воздушного охлаждения — безрезультатно

НИИ ВВС. Однако выяснилось, что находившийся в США трофейный «Фридрих» разбился, и союзники попросили уступить им аналогичную машину. Командующий ВВС КА генерал А.А. Новиков санкционировал отправку нового «мессершмитта» за океан. Из западных источников известно, что Bf 109F-4 (зав. № 7640) под тактическим обозначением ЕВ-1, а затем — ЕВ-100 успешно прошел полный комплекс летных испытаний.

На Bf 109F-4 испытывались еще несколько съемных наборов вооружения, но в середине 1942 г. на смену «Фридрихам» уже шла серия G, поэтому лишь некоторые из них поступили на вооружение. Так, на нескольких самолетах использовался подфюзеляжный держатель, позволявший подвешивать 250-кг бомбу, 300-литровый бак или (через переходник ER-4) четыре 50-кг бомбы. Эти истребители получили обозначение Bf 109F-4/R6. Известен также разведывательный вариант машины под обозначением Bf 109F-4/R8 с фотоаппаратами Rb70/30 или Rb50/30 в хвостовой части фюзеляжа; машины этого типа передавались в части ближних разведчиков. Почти все варианты «Фридриха» предусматривали возможность постройки специальных «тропических» субмодификаций, однако наиболее массовым стал Bf 109F-4/trop. Для этой машины характерно наличие:

— противопыльного фильтра на воздухозаборнике нагнетателя мотора;

— «пустынного» аварийного комплекта с запасом воды, пищи и автоматом для самообороны пилота;

— специальных уплотнений в гидросистеме и чехлов на штоках дистанционно управляемых устройств;

— узла крепления для зонтика, прикрывающего кабину пилота на земле от перегрева.

Не следует думать, что «тропические» истребители применялись только в Африке. Значительная часть таких машин отправилась на Восточный фронт для действий на Крайнем Севере, где фильтры исключали попадание снега в нагнетатель, и на степном юге, где нередкими были сильные ветры, поднимавшие в воздух мелкую, но опасную для моторов пыль.

О последних двух модификациях в семействе «Фридрихов» известно немного, поскольку было выпущено всего несколько десятков машин. По одним данным обе они строились в варианте тактических разведчиков. Так, самолет Bf 109F-5 с демонтированной моторной пушкой и с фотокамерой Rb 70/30 в хвостовой части фюзеляжа (зав. № 8754) был потерян 30 мая 1942 г. разведывательным отрядом 1(F)/122. Однако вторая машина, также относившаяся к типу Bf 109F-5 и попавшая в руки союзников после вынужденной посадки в сентябре 1943 г., оказалась высотным истребителем с системой GM-1. Ее пилот унтер-офицер Т. Мейсен на допросе сообщил, что проходил службу в малоизвестной группе JGr50, развернутой одновременно с JGr25 специально для борьбы с самолетами «Москито».

В авторитетном справочнике Грина указывается, что Bf 109F-6 являлся невооруженным разведчиком, но со специальным отсеком, позволявшим устанавливать в нем фотокамеры Rb 20/30, 50/30 или 75/30. Однако по другим данным Bf 109F-6 представлял собой своеобразную уступку тем летчикам Люфтваффе, которые считали необходимым увеличить огневую мощь машины и при этом сохранить небольшую полетную массу истребителя. С этой целью Bf 109F-6 оснащали более легким двигателем DB 601N, но в консолях смонти-

ровали еще два пулемета MG 17 в дополнение к обычным для поздних «Фридрихов» пушке MG 151/20 и фюзеляжным пулеметам MG 17. Вероятно, впоследствии часть машин немцы переоборудовали в разведчики, чем и объясняется версия Грина. Любопытно отметить, что известный немецкий «эксперт» А. Галланд пошел еще дальше в направлении увеличения огневой мощи «Фридриха» — на его уникальном Bf 109F-6/U вооружение состояло из мотор-пушки MG 151/20, четырех пулеметов MG 17 (два из них в крыле) и еще двух подкрыльевых пушек MG/FF!

Немало планеров самолетов Bf 109F использовалось для проведения различных исследовательских работ. Так, один Bf 109F-2 (зав. № 9246) проходил испытания с четырьмя пусковыми устройствами EG 65 для 73-мм ракет Рейнметалл-Борзиг RZ-65. Их можно было запускать залпом по наземным целям или плотным строям бомбардировщиков, но сложность установки и высокое аэродинамическое сопротивление установки заставили прекратить работы. Потенциальные возможности V-образного оперения исследовались на Bf 109F-4 (зав. № 14003, VJ+WC). Первый полет на нем 21 января 1943 г. совершил К. Баур, а позже испытания продолжил Ф. Вендель. Испытания не выявили каких-либо преимуществ V-образного оперения по сравнению с обычным, продольная устойчивость даже снизилась, а усилия, необходимые для удержания самолета при пробеге заметно возросли.

Прототип самолета Bf 109V24 впоследствии использовался для продувок в Геттингене подфюзеляжного радиатора, разработанного для Me 309, а затем на нем в исследовательском центре фирмы «Кодрон-Рено» проводились исследования пограничного слоя. Самолет Bf 109V23 переоборудовали для испытаний трехколесного шасси истребителя Me 309, для чего была установлена неубирающаяся носовая стойка. Bf 109F-1 (зав. № 5642) под обозначением V31 использовался для испытания широко расставленных стоек шасси, убираемых к линии симметрии. На машинах Bf 109-V30 и V30a (Bf 109F-0 зав. № 5716 и 5717) производилась отработка гермокабины для Me 309.

Предпринимались экспериментальные работы, в ходе которых планеры Bf 109F оснащались разными двигателями, в том числе моторами воздушного охлаждения. Так, известны опытные «Фридрихи» с моторами BMW-801 и даже с американскими «Твин Уоспами». Одну из машин оснастили новейшим сверхмощным Jumo-213, однако дальнейшего развития эта попытка не получила.

Устройство «Бетховен»

Описание карьеры Bf 109F будет неполным без упоминания вызвавшего большой интерес составного бомбардировщика, известного под наименованием «Бетховен» (так называлась программа работ по его созданию) или «Мистель» (в переводе с немецкого — «Омела»).

В своей первоначальной форме концепция составного самолета, формировавшаяся под сильным влиянием планеристов, предполагала использование самолета-буксировщика, соединенного с установленным над ним (или под ним) грузовым планером, вместо обычной планерной сцепки. Первые шаги предпринимались в Германском НИИ планеризма, причем при проведении экспериментов использовался истребитель Bf 109E-3 с установленным на нем планером DFS 230. Такая комбинация могла взлетать, осуществлять горизонтальный полет и совершать посадку.

В 1941 г. летчик-испытатель фирмы «Юнкерс» З. Хольцбауэр предложил использовать устаревшие бомбардировщики в качестве беспилотных снарядов, начиненных большим количеством взрывчатых веществ. Позднее в качестве боевой части решили использовать мощный кумулятивный боеприпас, способный пробить толстый слой бетона или бронезащиты. В начале 1943 г. фирма «Юнкерс» получила от Технического департамента министерства авиации указание о разработке боевой «спарки» на базе бомбардировщика Ju 88A-4 (нижний элемент) и истребителя Bf 109F (верхний элемент). Предусматривалось, что при взлете, наборе высоты, полете к объекту удара и наведении на цель составной самолет будет управляться пилотом истребителя. После вывода «спарки» на боевой курс и задания угла пикирования летчик запускал автопилот бомбардировщика и отделял истребитель. Далее бомбардировщик по прямой летел к цели, все возмущения компенсировались автоматикой. Никакого дистанционного управления после расцепки не предусматривалось.

Первые опытные «Мистели» S1, предназначенные для обучения экипажей, были построены весной 1944 г. Переоборудованный Ju 88A-4 имел четыре топливных бака общей емкостью 1674 л для питания собственных моторов, а еще два бака емкостью 1218 л в фюзеляже для мотора Bf 109F. При полете «туда» истребитель не расходовал топливо из своих баков, а на обратный путь ему должно было хватить 400 л топлива в собственных баках. В крайнем случае под фюзеляж «мессера» можно было подвесить 300-литровый бензобак. Отделение от носителя выполнялось на

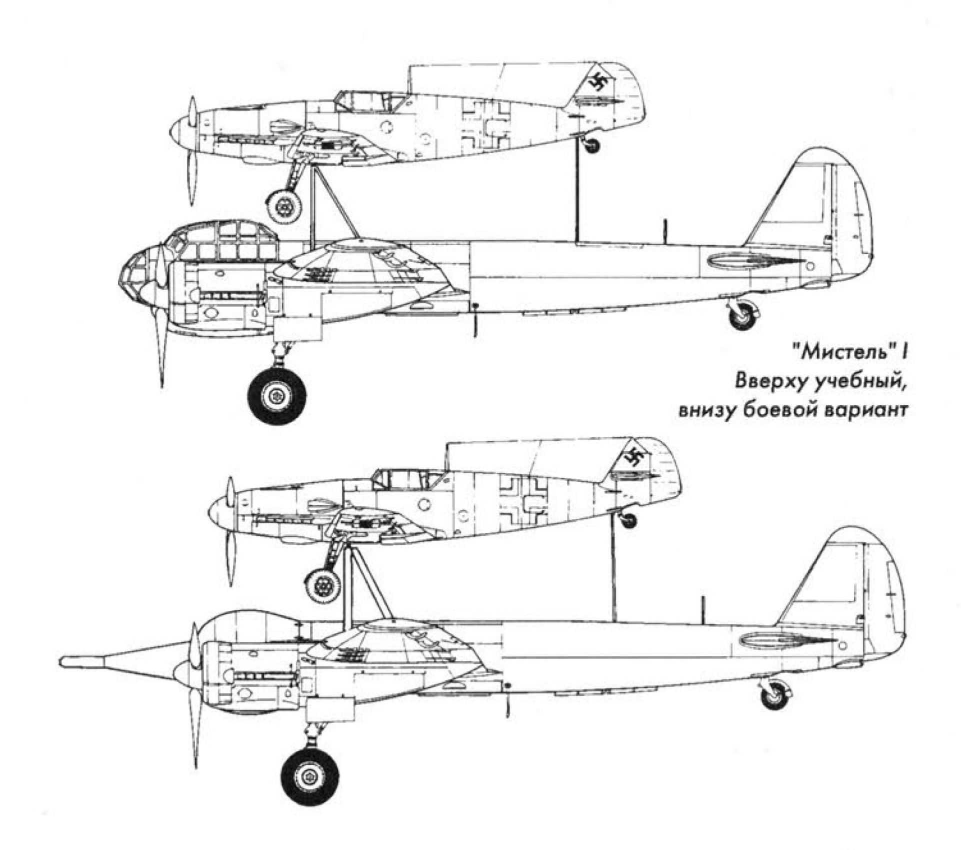
высоте 1000—3000 м, далее беспилотный Ju 88A-4 пикировал на цель со скоростью 600 км/ч. Действие кумулятивной боевой части немцы опробовали на устаревшем французском линкоре «Океан».

Всего было выпущено 15 предсерийных связок. Самолеты Ju 88A-4 перебрасывались с завода «Юнкерс» в Лейпциге для переоборудования в носители в Мерзебург, а боезаряд массой 3800 кг устанавливался в Нордхаузене. «Мессершмитты» позаимствовали преимущественно из летных школ. Применение в составе «Мистели-1» именно «Фридриха» было обусловлено тем, что моторы Ju 88A-4 работали на бензине той же марки, как и DB 601E. Летные данные сцепки были следующими:

— максимальный взлетный вес — 17218 кг;
— крейсерская скорость — 451 км/ч;
— боевой радиус — 670—700 км;
— время полета к цели — до 1,5 ч.

Экспериментальный отряд IV/KG101 укомплектовали пятью боевыми «Мистелями-1». Командовал подразделением, базировавшимся в Сент-Дизьере, капитан Х. Рудат. Первая попытка боевого применения «Мистели» была предпринята в ночь на 24 июня 1942 г., но она сорвалась из-за внезапного появления истребителя «Москито». Через несколько дней все четыре оставшихся аппарата приняли участие в ударе по кораблям союзников, сосредоточившихся в устье Сены. Удар вновь наносился ночью (иначе тихоходные «Мистели» просто не смогли бы приблизиться к объекту удара), на этот раз было организовано истребительное прикрытие и предварительная подсветка целей. По докладам немцев, все четыре пилота осуществили прицельный пуск, но поиск объектов затруднялся дымовой завесой, поставленной кораблями противника. Утром в район цели был направлен разведчик, экипаж которого доложил: самолеты-снаряды попали в цели, но ни одно судно противника не потоплено (???). Странно, ведь трехтонная боевая часть при прямом попадании запросто отправила бы на дно корабль любого класса...

Впоследствии работы по теме «Бетховен» продолжались, однако в состав спарки «Мистель-3С» входили уже другие самолеты — Ju 88G-10 и FW190A-8.



"Мистель" I
Вверху учебный, внизу боевой вариант

В ОПЕРАЦИИ «БАРБАРОССА»

Начавшаяся 22 июня 1941 г. на Востоке война принесла наибольшую известность истребителю В. Мессершмитта и сражавшимся на нем летчикам. Действительно, именно при вторжении в советское небо в ходе операции «Барбаросса» счета всех задействованных истребительных эскадр и групп многократно возросли. Люфтваффе смогли с первых дней боев добиться господства в воздухе на направлениях главных ударов вермахта, а примерно к 10—15 июля завладели стратегическим господством на всем советско-германском фронте. Однако немцам так и не удалось подавить ВВС КА, полностью лишить наши войска поддержки с воздуха.

Особенностью новой кампании можно считать тот факт, что она, в отличие от предыдущих, начиналась при невыгодном для немецкой авиации соотношении сил. Напомним, что Германия выделила для новой войны главные силы 1-го, 2-го и 4-го воздушных флотов. «Силы вторжения» насчитывали, по данным историка О. Грёлера, 3470 машин с учетом войсковой авиации и развернутого в Норвегии 5-го воздушного флота. У западных границ СССР в пяти западных военных округах числились 7133 самолета. За вычетом ВВС ЛенВО, вступившего в войну значительно позднее, общее количество самолетов фронтовой и армейской авиации сокращалось до 5863 самолетов. Кроме того, необходимо учесть силы авиации Главного командования — в европейской части Советского Союза было сосредоточено 1333 бомбардировщика, входивших в четыре авиакорпуса и одну отдельную дивизию. Следовательно, ВВС КА имели примерно двукратное (но отнюдь не семи—восьмикратное, как иногда указывают отдельные западные авторы) превосходство в численности (без учета ВВС ВМФ) над Люфтваффе. Соотношение сил в истребителях выглядело следующим образом: 4226 советским (или 3369, если не учитывать базировавшихся под Ленинградом) противостояли 793 одномоторных и 161 двухмоторный «мессершмитт» в трех воздушных «флотах вторжения».

Квинтэссенция германского плана вторжения в воздушное пространство СССР состояла в том, чтобы внезапными массированными налетами на аэродромы еще до объявления войны уничтожить или вывести из строя как можно больше советских самолетов, прежде всего истребителей, разрушить



Самолет командира эскадры JG51 майора В. Мельдерса

Части Люфтваффе, выделенные для нападения на Советский Союз и оснащенные истребителями Bf 109

Часть, подразделение	Тип истребителя	Базирование	Командир	Всего самолетов/ Включая исправные
В составе 1-го воздушного флота				
Stab/JG54	Bf 109F	Линденталь	Майор Х. Траутлофт	4/3
I/ JG54	Bf 109F	Раутенберг	Капитан Х. фон Бонин	40/34
II/JG54	Bf 109E и F	Тракенен	Капитан Д. Храбак	40/33
III/JG54	Bf 109F	Блюменфельд	Капитан А. Лигниц	40/35
II/JG53	Bf 109F	Нойзидель	Капитан Г. Бретнютц	35/33
В составе 2-го воздушного флота				
Stab/JG27	Bf 109E	Соболево	Майор В. Шельман	4/4
II/JG27	Bf 109E	Березняки	Капитан В. Липперт	40/31
III/JG27	Bf 109E	Соболево	Капитан М. Добислав	40/14
II/JG52	Bf 109F	Соболево	Капитан Э. Войтке	39/37
Stab/JG51	Bf 109F	Седлеце	Подполковник В. Мёльдерс	4/4
I/JG51	Bf 109F	Старавайс	Капитан Г.-Ф. Йоппиен	40/38
II/JG51	Bf 109F	Седлеце	Капитан Й. Фёцо	40/23
III/JG51	Bf 109F	Халаши	Капитан Р. Леппла	38/30
Stab/JG53	Bf 109F	Кржевица	Майор Г. Мальтцан	6/6
I/JG53	Bf 109F	Кржевица	Обер-лейтенант В. Бальфанц	35/29
III/JG53	Bf 109F	Соболево	Капитан В.-Д. Вильке	38/36
IV/JG51	Bf 109F	Кржевица	Майор Ф. Бек	38/26
В составе 4-го воздушного флота				
Stab/JG3	Bf 109F	Хостин	Майор Г. Лютцов	4/4
I/JG3	Bf 109F	Дуб	Капитан Г. фон Хан	35/28
II/JG3	Bf 109F	Хостин	Капитан Л. Келлер	35/32
III/JG3	Bf 109F	Модеровка	Капитан В. Эзау	35/34
Stab/JG77	Bf 109E	Бакэу	Майор Б. Волденга	2/2
II/JG77	Bf 109E	Роман	Капитан А. Мадер	39/19
III/JG77	Bf 109E	Бакэу	Капитан А. фон Винтерфельд	35/20
I(J)/LG2	Bf 109E	Янса	Капитан Г. Илефельд	40/20
Stab/JG52	Bf 109F	Бухарест	Майор Г. Трюбенбах	4/3
III/JG52	Bf 109F	Мизил	Капитан А. Блумензаат	43/41
Итого одноместных истребителей				**793/619**

Примечание. Реальное количество истребителей к 22 июня было немного меньше, поскольку штабной отряд эскадры JG52 подключился к боевым действиям только 27 июня, 6/JG53 оставался на Западе.

инфраструктуру, подавить волю личного состава к сопротивлению, завоевать безраздельное господство в воздухе. Стратеги из Генерального штаба Люфтваффе спланировали новую операцию на основе тщательного анализа обширной разведывательной информации о своем будущем противнике.

По убеждению Геринга, война против СССР должна была стать молниеносной, для чего в свете накопленного опыта и специфики нового ТВД потребовалась переработка прежних планов «блицкрига» против Польши и Франции. Многие немецкие генералы и старшие офицеры были уверены, что удар колоссальной силы с первых часов войны кардинально изменит соотношение сил в воздухе, позволит немецким бомбардировщикам действовать с оглядкой только на силы советской наземной ПВО и переключить большинство частей «сто девятых» на взаимодействие со своими наземными войсками.

В течение 22 июня германские истребители выполнили на Востоке около 700 вылетов, причем в первом же предрассветном налете на 31 советский аэродром приняли участие 231 Bf 109; они действовали с малых высот и выполняли роли штурмовиков или истребителей-бомбардировщиков. Многие советские аэродромы располагались буквально вплотную к границе, на других самолеты базировались скученно (по 80—100 машин на одном поле) и без всякой маскировки. «Мы едва поверили своим глазам, — вспоминал командир I/JG3 капитан Г. фон Хан, — целые аэродромы были плотно уставлены разведчиками, бомбардировщиками и истребителями, расположенными как для парада длинными ровными рядами».

За первым налетом последовали другие. Ближе к полудню советская сторона стала предпринимать целенаправленные ответные действия. С началом контрударов наших бом-

бардировщиков по наступающим войскам неприятеля германские истребители переключились на борьбу за господство в воздухе. Согласно немецким отчетам, до конца дня были сбиты 322 самолета со звездами на борту, преимущественно типа СБ, а всего ВВС КА потеряли 1811 боевых машин. Наибольшее число побед — по четыре — одержали 22 июня обер-лейтенант А. Кинцингер из I/JG54 (на северо—западном направлении), обер-лейтенант К. Нордман из IV/JG51 (на западном направлении) и командир II/JG3 капитан Л. Келлер (на юго—западном направлении).

За победными реляциями с различных участков фронта немцы в официальных документах скрывали реальные потери, которые оказались огромными. Известно, что генерал-квартирмейстер Люфтваффе указал на выход из строя за 22 июня 1941 г. на Восточном фронте 48 «мессершмиттов», причем половина из них подлежала списанию. Среди 113 пропавших без вести или погибших авиаторов значились два летчика-истребителя — кавалера «Рыцарского креста». По советским источникам, коммодор JG27 майор В. Шельман с 14 победами был сбит таранным ударом «Чайки» ст. лейтенанта П.А. Кузьмина из 127-го иап, попал в плен и оттуда уже не вернулся. А имевший 37 побед командир II/JG53 капитан Г. Бретнютц получил смертельное ранение ответным огнем стрелка СБ из 40-го бап и через несколько дней умер в госпитале.

Все это говорит о серьезном противодействии, с которым столкнулись немцы на советской земле. На второй—третий дни после вторжения врага интенсивность применения ВВС КА возросла, бомбардировщики стали наносить удары по вторгнувшимся группировкам, поддерживая свои наземные войска. Они действовали преимущественно в составе эскадрилий, и «мессершмитты» атаковали их при любом соотношении сил и со всех ракурсов. Также они встретились в небе со многими типами советских истребителей, прежде всего хорошо известными по боям в Испании И-16 (их немцы еще с середины 1930-х годов называли «ратами»), И-15бис и И-153 (их почему-то именовали «кертиссами»).

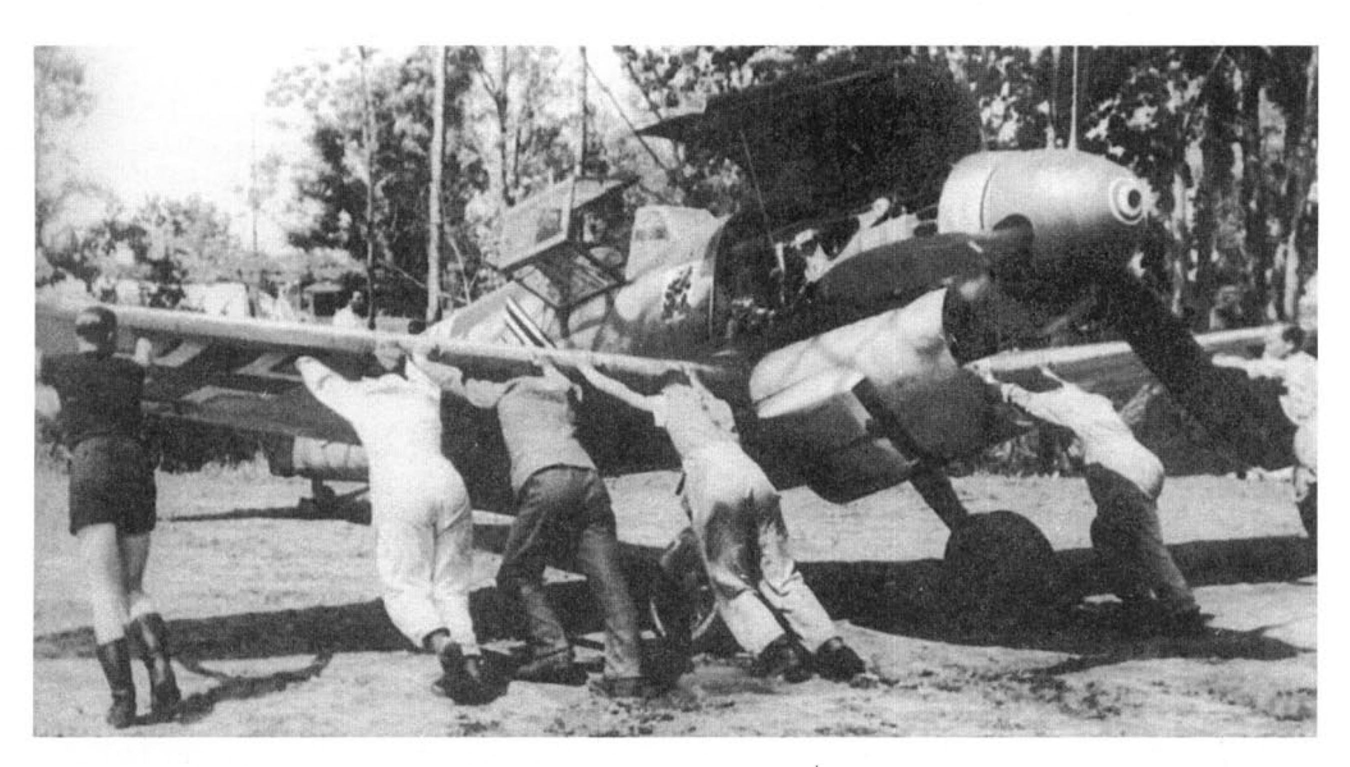
Отдельные наши летчики демонстрировали высокую технику пилотирования, поставив перед противником немало проблем. Летавший на Bf 109F лейтенант Ф. Шис из I/JG53 писал: «Пришлось изрядно помучиться с 20 «кертиссами», летчики которых оказались весьма умелыми. Они позволяли нам приблизиться сзади почти на расстояние прицельного залпа, после чего разворачивались на 180° и контратаковали «в лоб». Сбить противника в таком бою можно лишь случайно».

Личный состав ВВС КА с первых дней боев демонстрировал мужество и массовое самопожертвование. С ходу введенные в бой в крайне неблагоприятной общей обстановке, не имея времени для изучения района, получения сведений о противнике, его тактике и технике, советские авиаполки и дивизии вступали в неравные бои и несли тяжелые потери. Крайне негативно сказалось плохое управление летными частями с земли и неудовлетворительное взаимодействие родов авиации. К тому же из-за потери большинства истребителей на земле, как, скажем, в Западном особом военном округе, соотношение боеспособных самолетов сильно изменилось в пользу ударных самолетов; истребителей стало недоставать для решения разнообразных задач, например, для прикрытия бомбардировщиков.

Проведенные бои подтвердили ранее сделанные немцами выводы: советские бомбар-

Командир группы II/JG54 капитан Храбак со своим механиком





«Фридрих» капитана Храбака заталкивают на стоянку под прикрытие деревьев

дировщики тихоходные и недостаточно живучие, а парк истребителей в основном представлен устаревшими машинами, обладающими превосходной горизонтальной маневренностью, но уступающими «сто девятым» в скорости (по крайней мере, на 100 км/ч), скороподъемности, характеристиках пикирования, вооружении (за исключением небольших партий пулеметно-пушечных И-16) и совершенстве оборудования. По их мнению, только очень опытный летчик мог полностью использовать в бою преимущества в маневренности самолетов Н.Н. Поликарпова, а для остальных выход из крутого виража или петли представляли серьезную опасность быть немедленно сбитым атакой сзади; к тому же, маневренность И-16 или И-153 на больших скоростях значительно ухудшалась.

Усилия немецких истребителей в начале войны были сосредоточены на срыве ударов по войскам, которые пытались осуществить советские бомбардировщики. Выполняя указания Генерального штаба — бомбить танки и мотопехоту поэскадрильно и с малых высот, части самолетов СБ (немцы называли их «мартин-бомбер») и ДБ-3 (ЦКБ-30, называемые в Люфтваффе «летающей корзинкой»), стремясь любой ценой помешать наступлению крупных механизированных группировок противника в глубь страны, понесли очень тяжелый урон. Апофеозом можно считать воздушные бои 30 июня: по докладам германского командования, было сбито не менее 200 советских самолетов, преимущественно бомбардировщиков. Лишившись целых эскадрилий своих бомбовозов, русские вынуждены были посылать на задания днем устаревшие машины, например, четырехмоторные гиганты ТБ-3. Наибольший успех выпал на долю JG51 и JG54.

Над переправами через Березину происходили грандиозные бои от восхода до заката солнца. Как следовало из журнала боевых действий 51-й истребительной эскадры «Мёльдерс», ее летчики совершили 157 боевых вылетов и доложили об уничтожении преимущественно в районе Бобруйска 140 советских самолетов (позднее количество заявок на победы сократили до 113). По пять результативных боев провели командир I/JG51 капитан Г.-Ф. Йоппиен, его подчиненный лейтенант Г. Бэр и коммодор подполковник В. Мёльдерс, причем последний довел число побед до 82, превзойдя итоговый результат лучшего аса Первой мировой войны барона М. фон Рихтгофена.

В немецких отчетах бои над Березиной именовались «воздушным Седаном». Общее число побед JG51 раньше, чем у других соединений превысило отметку в 1000 с начала Второй мировой войны. При этом за 30 июня не менее шести Bf 109F упали за линией фронта, но большинство летчиков «сто девятых» воспользовались парашютами и вернулись к своим. Штаб Западного фронта признал гибель 88 самолетов, из которых два списали после



Истребитель Bf 109F-2 капитана Г.-Ф. Йоппиена, командира I/JG51

аварий, четыре стали жертвами авианалетов противника, а остальные считались сбитыми в бою или не вернувшимися. Учитывая, что другие части 2-го ВФ и зенитчики не претендовали в этот день на значительное число уничтоженных советских самолетов, то можно говорить о довольно высокой точности немецких подсчетов.

Прикрытие переправ через Западную Двину 30 июня возлагалось на части 54-й истребительной эскадры «Зеленое сердце». Коммодор майор Х. Траутлофт накануне обеспечил перебазирование вверенных ему частей в район Двинска (он же Дюнабург или Даугавпилс), организовал дежурство истребителей на земле и в воздухе, а когда поступили донесения о приближении советских бомбардировщиков, сам участвовал в боях с ними. Как теперь известно, выполняя приказ командующего КБФ вице-адмирала В.Ф. Трибуца, бомбардировочная и минно-торпедная авиация флота силами 46 наиболее подготовленных экипажей нанесла удары по войскам неприятеля. Им предстояло преодолеть расстояние в 400—500 км, не располагая информацией о воздушной обстановке, системе ПВО противника и метеоусловиях.

На маршруте наблюдалась сильная облачность, но в районе цели ярко светило солнце. Пытавшиеся атаковать переправы разрозненные советские самолеты или звенья встречали большие группы «мессершмиттов». Они проводили атаки настойчиво, преимущественно со стороны солнца, преследуя уходившие советские машины за линию фронта на глубину до 30 км. Немцы посчитали уничтоженными



Офицеры эскадры JG54 Р. Зейлер, Д.Храбак, Г. Траутлофт (командир эскадры) и Г. Филипп обсуждают план действий

На этом желтоносом Bf 109F-2 отметки о победах нанесены необычно — на киле

65 бомбардировщиков, а реально авиация Балтийского флота лишилась (при 99 боевых самолето-вылетах) 18 ДБ-3 и 16 СБ, не считая 18 машин, которые приземлились с серьезными повреждениями. Кроме того, в этот день понесли потери и ВВС СЗФ (например, были сбиты 3 СБ из 116-й раэ).

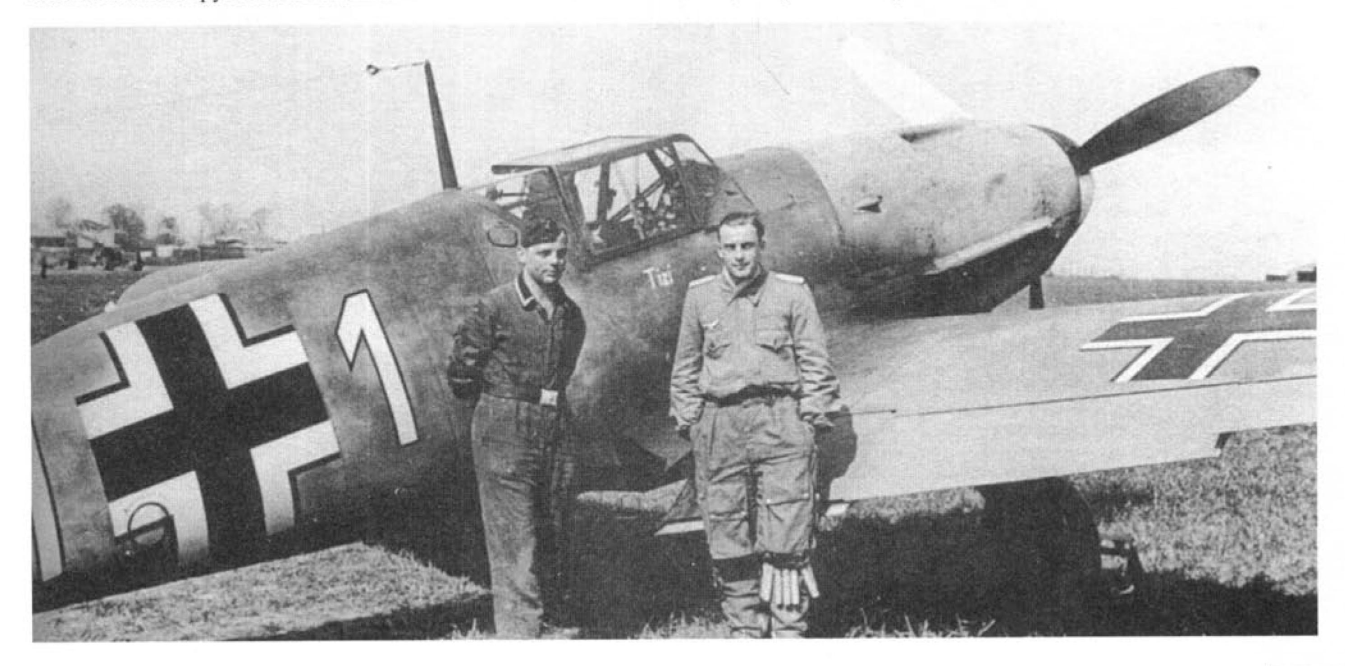
Немцы потеряли девять Bf 109F, погиб один летчик — обер-фельдфебель А. Кининг из II/JG54, который стал жертвой таранного удара «ильюшина», пилотировавшегося мл. лейтенантом П.С. Игашовым. В боях с бомбардировщиками ВВС КБФ 30 июня три победы одержал командир 9-го отряда обер-лейтенант Г.-Э. Боб. Этот летчик стал известен в эскадре после воздушного боя 23 июня, когда его подбитый в бою «мессершмитт» совершил вынужденную посадку примерно в 200 км за линией фронта, но немецкий пилот сумел на следующие сутки выйти к передовому отряду своих войск, а затем вернулся в строй.

Общие потери советской авиации до конца июня превысили 3000 самолетов, причем около четверти из них сбили «мессершмитты». «Командование наших ВВС серьезно недооценило силы авиации противника в отношении численности, — подводил первые итоги боевых действий на Восточном фронте начальник Генерального штаба сухопутных войск генерал Ф. Гальдер. — Русские, очевидно, имели значительно больше 8000 самолетов. Правда, теперь из этого числа, видимо, сбита и уничтожена почти половина, в результате чего сейчас наши силы примерно уравнялись с русскими в численном отношении. Но боеспособность русской авиации значительно уступает нашей вследствие плохой обученности их летного состава».

Надо признать: приграничное сражение завершилось беспрецедентным поражением Красной Армии. В тяжелейшей ситуации советские ВВС не смогли поддержать наземные войска, как это предусматривалось предвоенными планами, поскольку общие потери авиации с первых дней войны исчислялись тысячами самолетов. Полное объяснение причин столь неблагоприятного развития событий выходит за рамки настоящей работы. Допустив множество ошибок и просчетов, советское высшее политическое и военное руководство не смирилось с поражением, постоянно предпринимало попытки изменить ситуацию, перебрасывало из тыловых районов страны резервы, в частности, авиационные. Поэтому в численном отношении силы немецкой и советской авиации так и не уравнялись.

Командиры истребительной авиации Люфтваффе проанализировали сильные и слабые стороны своего противника и попытались с максимальным эффектом использовать достоинства своих машин. По наблюдению майора Х. Траутлофта, советские истребители обычно патрулировали небольшими группами над определенными районами, ограничиваясь чисто оборонительными действиями. Когда их атаковали «мессершмитты», русские тут же пытались организовать замкнутый круг, который трудно было расколоть из-за высокой маневренности их самолетов. Как правило, они старались оттянуть бой к своим позициям, сохраняя выбранное пост-

Слева вверху: советский летчик лейтенант В.Г. Каменщиков из 126 иап у сбитого «мессера» из эскадры JG3



У «Фридриха» — немецкий ас К. Сохатци (справа) со своим механиком. 3 августа 1941 г. он был в воздушном бою сбит и попал в плен, имея к этому моменту 38 побед

ром героизма и образцом летчика-истребителя Люфтваффе, первым наградил его высшим знаком отличия Рейха — «Дубовыми листьями» с «Мечами» и «Бриллиантами» к «Рыцарскому кресту».

Воздушные сражения, подобные случившемуся в последний день июня 1941 г., над советско-германским фронтом происходили чрезвычайно редко. Как отмечалось в журнале боевых действий 53-й истребительной эскадры «Пиковый ас», характер применения «сто девятых» в России значительно отличался от действий над Францией или Великобританией. Даже отряд, не говоря уже об авиагруппе, лишь в исключительных случаях поднимался в небо в полном составе. Обычно на задания вылетали одна—две пары «мессершмиттов», поскольку количество боеготовых машин постоянно снижалось, а число заявок — возрастало.

Сражение на огромном Восточном фронте не затихало ни на день, немецкие потери в результате воздушных боев, обстрелов с земли, аварий и поломок значительно превосходили пополнения. Так, авиагруппу II/JG27, у которой 29 июня практически вся материальная часть на аэродром Вильно была уничтожена или повреждена в результате налета советских бомбардировщиков, пришлось вывести в Германию и обратно она уже не вернулась. По данным технического офицера 51-й эскадры капитана Бехта, в группах I, II и III/JG51 (IV/JG51 в это время находилась в подчинении штаба 53-й эскадры) к 15 июля только 47% оставшихся Bf 109F находилось в исправном состоянии, а 26 «сто девятых» ожидали ремонта на аэродромах. Из 58 исправных машин, на 26 моторы выработали не менее 50 ч; можно было ожидать, что они скоро выйдут из строя. Сильнее других соединений пострадала эскадра JG3: к указанной дате в ней было списано 54 «мессершмитта».



Специалисты по вооружению осматривают патронную ленту пушки MG 151/15

роение. Если летчикам «сто девятых» удавалось расстроить эту «карусель» или застать противника врасплох, то первые же сбитые самолеты приводили к замешательству, и русские несли значительные потери.

11 июля в эскадре JG51 отметили 500-й уничтоженный самолет с красными звездами, а через четыре дня, 16 июля, в коммюнике Верховного Главнокомандования вермахта сообщалось о том, что «вчера в боях на Восточном фронте подполковник Мёльдерс сбил пять (в действительности, только два. — Прим. авт.) советских самолетов. Таким образом, он одержал 101 победу в этой войне, а с учетом 14 побед в Испании, его счет достиг 115. Фюрер и Верховный главнокомандующий вооруженными силами, считая приме-

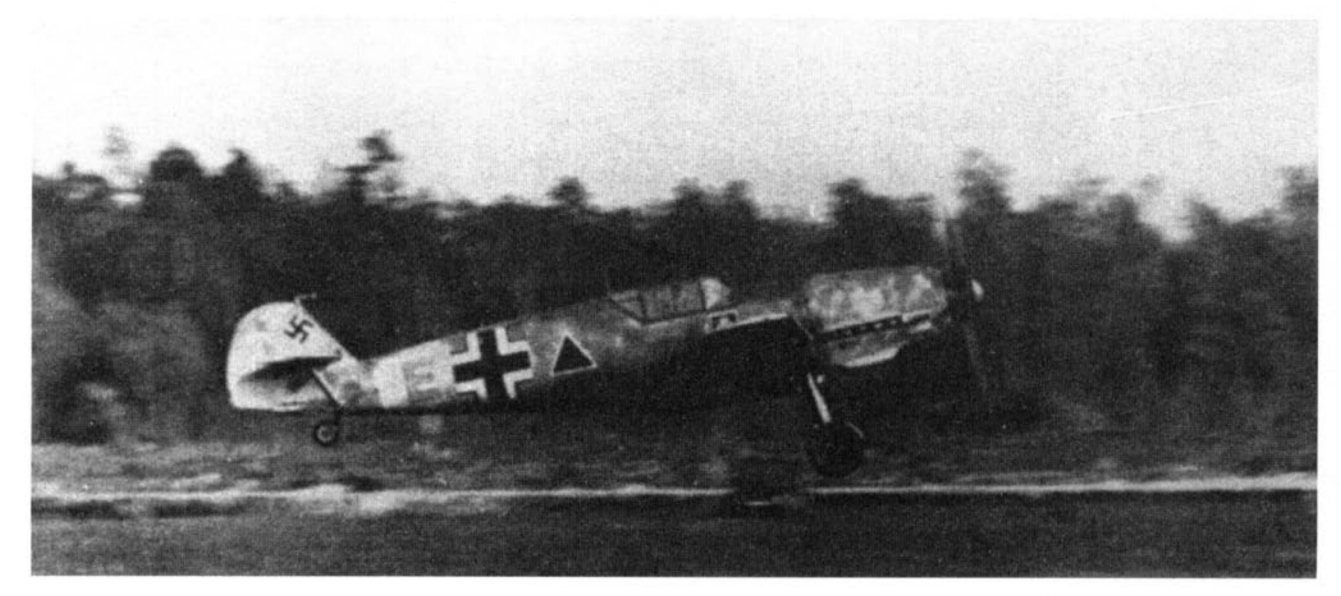
Впоследствии немцы опубликовали отчет, согласно которому июль 1941 г. оказался одним из наиболее тяжелых периодов в истории истребительной авиации Люфтваффе, поскольку потери составили 22,9% наличных сил и значительно превосходили пополнения. За месяц безвозвратная убыль по всем причинам и на всех фронтах составила 294 «сто девятых», а еще 229 машин нуждались в ремонте (по подсчетам авторов, на одну безвозвратную потерю на Восточном фронте «мессершмитты» успевали выполнить 62 самолето-вылета.) Частые перебазирования, необходимость работы с плохо подготовленных пыльных полевых площадок, для чего истребитель В. Мессершмитта мало подходил ввиду узкой колеи и слабости стоек шасси, приводили к

выходу из строя многих машин. Промышленность Германии выпустила за июль 250 «мессершмиттов», еще 115 отремонтировали и вернули в части.

В середине июля немцам удалось пополнить новыми «Фридрихами» действовавшие авиагруппы, но перебои с поставками запасных частей не позволяли осуществлять быстрый ремонт поврежденных машин, менять вышедшие из строя моторы. Чтобы ускорить сроки ремонта, уже упомянутый капитан Бехт из JG51, например, предложил направлять авиамоторы DB 601N с заводов непосредственно на полевые аэродромы России и производить замену неисправных или поврежденных силами ремонтных служб, но выяснилось: фирма «Даймлер-Бенц» перешла на выпуск DB 601E и предложение неосуществимо. Как известно, свои планы германские стратеги строили из расчета краткосрочной кампании, «блицкрига», однако Красная Армия не собиралась капитулировать. В результате на советско-германском фронте отмечалось постоянное снижение количества исправных «мессершмиттов» и числа боеготовых летчиков.

«Эмиль» командира I(J)/LG2 капитана Г. Илефельда с отметками о 47 победах, из них 11 — на советско-германском фронте

Взлетает штурмовик Bf 109E-7/U из SchG1



Наличие самолетов и летчиков в частях Восточного фронта, вооруженных истребителями Bf 109

Дата	Всего одномоторных истребителей	Из них боеготовых	Готовых к бою летчиков
21 июня	858	657	781
28 июня	746	540	728
5 июля	697	480	732
19 июля	616	427	624
26 июля	610	414	598
2 августа	623	363	587

Здесь учтены боевые и учебно-боевые части 1, 2, 4 и 5-го воздушных флотов.

В это время советское руководство предпринимало колоссальные усилия для эвакуации большинства авиазаводов из западных районов страны в Поволжье и за Урал. Налаживалась их работа на новых площадках, производилось переучивание значительной части авиаполков на самолеты новых типов, мобилизовались все ресурсы летного и технического состава ВВС (пополнения набирались из аэроклубов, школ и училищ). Военное руководство организовало регулярную подачу на фронт авиаполков, перестроило учебный процесс применительно к боевым действиям, перебросило в европейскую часть почти все «соединения мирного времени» с Закавказья и Дальнего Востока, провело другие важные мероприятия. Несмотря на тяжелые потери, ВВС КА сохранили боеспособность и численный перевес над неприятелем.

К началу войны практически единственным типом нового истребителя, в той или иной степени освоенного личным составом, являлся самолет МиГ-3. Эта машина, несомненно, произвела впечатление на германских летчиков стремительностью форм, хорошей аэродинамикой, мощным высотным двигателем; их большое количество также оказалось неприятным сюрпризом для немцев. Истребители ЛаГГ-3 и Як-1, широкое применение которых началось позднее, имели более мощное вооружение, а последние обладали также хорошей маневренностью на малых и средних высотах, почти не уступая в скорости Bf 109F. К сожалению, все новые советские машины обладали множеством неустраненных «детских болезней», особенно в части работы винтомоторных групп.

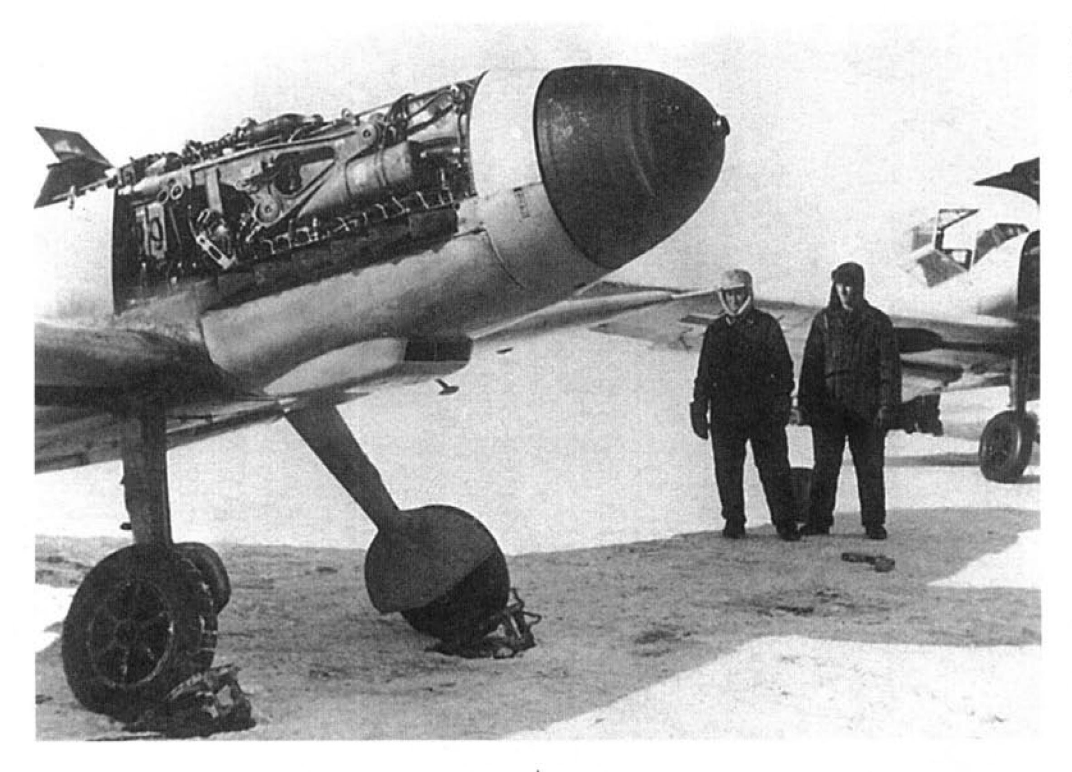
Огромную роль в воздушных боях сыграло превосходство немцев в летной и тактической подготовках, умение атаковать неожиданно и стремительно, их большой боевой опыт, особенно у командного состава, хорошо налаженное управление в воздухе и на земле. Встретив новые советские самолеты, командиры групп и эскадр старались найти их слабые места, отработать наиболее действенную тактику применения своих «мессершмиттов». Например, «мигам», «якам» или «лаггам» они навязывали воздушный бой вблизи земли, заметив, что, не успев хорошо освоить машину, наши пилоты неуверенно себя чувствовали на высотах менее 500 м, опасаясь сорваться в штопор. Бомбардировщики Пе-2 немцы предпочитали обстреливать короткими пулеметными очередями с дальних дистанций, а когда у штурмана или стрелка заканчивались боеприпасы либо заклинивал пулемет (в начале войны такие неприятности происходили довольно часто), летчики «сто девятых» приближались и одной короткой атакой обычно поджигали главный топливный бак.

Советские летчики считали истребители Bf 109 (в СССР их обычно называли Ме-109, а в среде летчиков — «мессерами» или «худыми») чрезвычайно опасными противниками. Немцы стремились навязывать бои в самых невыгодных для наших летчиков ситуациях, эффективно используя превосходство в скорости и вертикальном маневре. Наибольшие неприятности доставляли Bf 109F (»Фридрихи») — их часто по ошибке обозначали Хе-113 или Ме-115. Пилоты строевых частей неоднократно высказывали требования к советским авиаконструкторам, желая получить истребители, ни в чем не уступающие врагу. В то же время верность долгу, героизм, решительность большей части личного состава ВВС КА, самоотверженный труд в тылу позволили создать предпосылки для возрождения боевой мощи советской авиации.

Этому же способствовали серьезные просчеты высшего руководства Люфтваффе. Судя по сохранившимся записям, еще весной 1941 г. на совещаниях в германском министерстве авиации обсуждалась хроническая нехватка истребителей и авиамоторов к ним.

Сравнительные характеристики германских и советских истребителей по состоянию на лето 1941 г.

Тип истребителя	Макс. скорость, км/ч у земли	Макс. скорость, км/ч на высоте	Время набора 5000 м, мин	Набор высоты за боевой разворот, м	Время виража на 1000 м, с	Масса секундного залпа, кг
Bf 109F-2	499	597 на 5950 м	5,2	850	19	0,94
Bf 109E-7	475	580 на 5800 м	6,1	600	23	2,49
МиГ-3	466	615 на 7800 м	7,1	700	22	1,2
Як-1	472	569 на 4850 м	5,7	750	20	1,73
ЛаГГ-3	457	535 на 5000 м	8,6	600	19—20	2,43



На русском морозце прогревают мотор «Фридриха»

Рассматривалась возможность подключения к выпуску Bf 109 фирм «Гота» и MIAG, однако никаких серьезных решений принято не было. Э. Удет избегал вникать в технические детали рутинной работы, а его ближайшие сподвижники оказались не на высоте.

Только в мае, примерно за полтора месяца до нападения на Советский Союз, статс-секретарь Э. Мильх, воспользовавшись отпуском рейхсмаршала, попытался разобраться в запутанной обстановке вокруг авиационного производства, определить «узкие» места. В ту пору серийно строились одновременно 35 модификаций самолетов, включая 21 военный. Мильх посоветовал Удету срочно провести реорганизацию, направленную на рационализацию использования имевшегося сырья и рабочей силы для увеличения в будущем серийного производства, но совет пропал даром.

Впрочем, в марте начался заметный рост выпуска «сто девятых». За счет изменения приоритетов военных программ в пользу авиапромышленности, привлечению в эту отрасль стратегических запасов сырья, прежде всего цветных металлов, направления тысяч рабочих из оккупированных стран, германские заводы за три весенних месяца 1941 г. построили 1086 Bf 109F против 345, выпущенных за аналогичный зимний период 1940—1941 гг. В канун нападения на СССР перед министерством авиации стояли задачи восполнить потери «битвы за Англию» и полностью перевооружить «истребительные эскадры вторжения» на новые «Фридрихи». Однако 22 июня эскадры JG27 и 77 (если быть точным, то штабные отряды вышеуказанных соединений, группы II, III/JG27, I(J)/LG2 и II, III/JG77) вступили в новую кампанию на старой материальной части, а в частях JG54 наряду с только что выпущенными Bf 109F имелись и потрепанные Bf 109E.

Генерал-фельдмаршал Э. Мильх предложил обеспечить приоритетность выпуска истребителей и бомбардировщиков за счет самолетов других типов. На совещании, состоявшемся через несколько дней после начала операции «Барбаросса», обсуждалась возможность выполнения «программы Геринга». Именно тогда Мильх объявил, что текущий объем производства авиационной техники недостаточен для восполнения потерь. Приходилось считаться с тем, что скоро на чашу весов противники Германии положат и весь объем авиационного производства США. «Поэтому число самолетов в германских ВВС должно вырасти вчетверо», — указал генерал-фельдмаршал.

Промежуточная программа удвоения производства называлась «Эльх» («Лось»). Мильх просил Удета проработать ее и представить свои предложения к 8 июля 1941 г. Речь, в частности, шла о том, чтобы после «окончательного уничтожения советской авиации» значительно пополнить истребительные части пе-

Вооруженцы из JG54 укладывают патронную ленту пушки MG 151/20 в крыльевой отсек Bf 109F-4



ред новой «битвой за Англию». Но без реальной конкуренции и внедрения современных методов производства программа представляла собой графики и диаграммы, цифры в которых ничем не подкреплялись — выпуск самолетов продолжал снижаться. Положение с истребителями представлялось особенно тревожным, поскольку фирма «Фокке-Вульф» только разворачивала выпуск FW 190, а руководство фирмы «Мессершмитт» недостаточно внимания уделяло серийному производству.

Мильх сильно недолюбливал профессора В. Мессершмитта. В свое время именно статс-секретарь выдвинул кандидатуру будущего знаменитого авиаконструктора (вместе с Э. Хейнкелем) на получение Государственной премии. Однако затем отношения между двумя яркими личностями германской авиапромышленности испортились, а к лету 1941 г. они были едва ли ни враждебными. В серийном производстве в те дни находилось пять типов самолетов В. Мессершмитта (Bf 108, Bf 109, Bf 110, Me 210, Me 321), он хотел заниматься проектированием новых машин, в то время как Мильх считал важнейшей задачей срочное устранение всех замечаний по самолету Bf 109F.

«7 августа Мильх вместе с Удетом вылетели в Баварию для осмотра заводов Мессершмитта, — отмечал историк Д. Ирвинг. — Когда они приземлились в Аугсбурге, то увидели выстроенных на аэродроме сотрудников фирмы. Это сразу же привело статс-секретаря в раздражение. Его раздражение еще больше возросло, когда он обратил внимание на поразительно низкую активность самого производственного процесса. Профессор повел его в опытный цех и с гордостью продемонстрировал прототип реактивного истребителя Me 262 с деревянными макетами вместо двигателей.

Мильх знал, что к испытаниям первых реактивных моторов Jumo 004 еще не приступали. Он подозревал, что Мессершмитт пытается отвлечь его внимание от реальных дел, и приказал прикомандированному к авиазаводу инспектору министерства проследить за тем, чтобы никаких работ по макету «двести шестьдесят второго» не велось, пока не будут решены все проблемы Bf 109F-4 на сборочной линии. Тем не менее суровые слова Мильха профессор попросту проигнорировал. Потом он вспоминал: «Как только мои гости улетели, я сел вместе с инспектором инженер-полковником Мейером и его людьми и уговорил их позволить продолжить работу по реактивному самолету. Мне выделили 20 инженеров, и работы продолжались так, как будто ничего не произошло»».

В столицу рейха постоянно поступали победные реляции о значительных победах в воздушной войне против «Советов». Все ис-

требительные эскадры, за исключением JG27, JG 52 и JG 77, еще летом 1941 г. превысили отметку в 1000 уничтоженных неприятельских самолетов. 6 сентября эскадра JG51 доложила о 2000-й победе, а ее IV группа 15 октября первой претендовала на уничтожение 500-го советского самолета. На Восточном фронте выросло много лидеров, выдающихся асов. Но собственные тяжелые потери, которые попрежнему превосходили пополнения, создавали тягостное настроение у многих руководителей гитлеровских Люфтваффе. Историк В. Мюррей, ссылаясь на документы Бундесархива, приводит такие данные: с 22 июня по 1 ноября 1941 г. на советско-германском фронте в среднем находились 661 «сто девятый» и ровно 800 летчиков-истребителей, а ежемесячно немцы теряли 240 машин (уничтоженными или серьезно поврежденными) и 73 летчика.

Из этих же документов следовало, что случаи одновременной гибели нескольких «мессершмиттов» отмечались крайне редко. Можно указать удачный налет 30 августа бомбардировщиков Су-2 из 227-го бап на аэродром Белая Церковь (десять Bf 109F-2 из I и III/JG3 сгорели вместе с ремонтной базой) или артиллерийский обстрел из дальнобойных пушек аэродрома южнее Калинина (потери составили 17 самолетов; сообщалось об уничтожении или нанесении серьезных повреждений восьми Bf 109F-2 из II/JG52). Как правило, в отчетах генерал-квартирмейстера указывались единичные потери самолетов при выполнении заданий. Часто выход из строя истребителей не фиксировался вовсе. Например, коммодор JG3 майор Г. Лютцов, который 24 октября 1941 г. вслед за В. Мёльдерсом отпраздновал 100-ю победу, летал на Восточном фронте на восьми различных Bf 109F: № 5463, 5742, 6691, 8117, 8315, 9550, 9624 и 9704, из которых, насколько известно, только одна машина пережила кампанию в России, но никакой информации о причинах списания остальных обнаружить не удалось!

Несмотря на подтягивание свежих сил (группу I/JG52 перебросили на Восточный фронт из Голландии, а испанский отряд 15/JG27, также вооруженный «мессершмиттами», из Германии), осенью ситуация продолжала меняться не в пользу Люфтваффе. В конце ноября количество исправных «сто девятых» сократилось примерно втрое по сравнению с концом июня. Поэтому сначала на московском направлении, а затем на других участках фронта немцы утратили господство в воздухе. Не имея резервов, германскому командованию пришлось выводить потрепанные части на отдых и пополнение. Количество авиагрупп «сто девятых» сократилось до 14 вместо 22, имевшихся в начале кампании. Поздней осенью все более активно и целеустремленно действовала советская авиация.

К этому времени Э. Мильх утвердился во мнении, что на В. Мессершмитта полагаться нельзя, и хотя в представленной им производственной программе предусматривалось увеличение выпуска Bf 109, однако истребителей FW 190 заказали теперь гораздо больше. 21 октября Мильх объявил содержание производственной программы, как потом оказалось, последней, принятой при Удете. Она отличалась одной особенностью: если раньше на каждый построенный FW 190 приходилось четыре Bf 109, то теперь соотношение коренным образом изменилось: три «сто девяностых» против одного «сто девятого».

На следующий день эта ошеломляющая новость дошла до руководства фирмы «Мессершмитт». Заместитель председателя правления компании и ее банкир Ф. Зайлер, потра-

На неровных взлетно-посадочных площадках узкая колея шасси «мессершмитта» нередко приводила к подобным ситуациям



тивший восемь лет на то, чтобы сделать фирму независимой от кредитов министерства авиации, был потрясен таким обвалом, явившимся сильнейшим ударом по престижу фирмы. Когда он заметил Мильху, что переход на FW 190 приведет к значительным потерям продукции, то статс-секретарь возразил, что данные по этому вопросу ему подготовило ведомство Удета, и дал Зайлеру две—три недели времени для уточнения всех деталей.

Банкир смог найти умышленные искажения в материалах испытаний FW 190A-1, направленных руководству, и уличил в фальсификации причастных к этому лиц. Он также быстро понял, что одних только сравнительных летно-тактических данных будет недостаточно, чтобы восстановить статус-кво и представил выкладки, из которых следовало: только в результате перевода завода Мессершмитта в Регенсбурге с выпуска Bf 109F на FW 190A Люфтваффе недополучат не менее 600 истребителей.

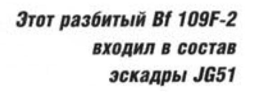
Совещание 12 ноября 1941 г., посвященное вопросам производства германских одномоторных истребителей, которое проходило в Берлине под председательством Мильха, завершилось триумфом Мессершмитта (несмотря на личную антипатию к нему статс-секретаря), его самолета и посрамлением Удета вместе с его ближайшими сотрудниками. Последних обвинили в некомпетентности, непонимании важности выполнения производственных программ, интриганстве... Очередное унижение начальника Технического управления Люфтваффе стало последним: понимая личную ответственность за сложившуюся ситуацию, в частности, за невозможность восполнить потери Восточного фронта в самолетах, осознавая тяжелый кризис германских ВВС, 17 ноября генерал Э. Удет застрелился.

Обсуждения в Техническом управлении будущего Люфтваффе на Востоке не прекращались. В частности, зазвучали голоса о необходимости скорейшей замены истребителя Bf 109F на FW 190A, как более подходящего к условиям базирования в России. Однако последние еще были весьма «сырыми», и ничего кроме хлопот первая партия «Фокке-Вульфов», поступившая осенью 1941 г. в II/JG54, немцам не принесла. Зададимся вопросом: истребитель какой фирмы — «Фокке-Вульф» или «Мессершмитт» в то время в действительности был лучше?

Найти ответ помогут результаты специальных испытаний, проведенных в испытательном центре Рехлина примерно в тот период времени капитаном Г. Голлобом, впоследствии генерал-инспектором истребительной авиации Люфтваффе (отчет был подписан 10 декабря 1941 г.). Известный немецкий «эксперт» поочередно облетал FW 190A-2 и Bf 109F-4 и дал следующее заключение.

Истребитель К. Танка имел более высокую скорость на высотах от 6200 до 7000 м (на 15—20 км/ч) и обладал преимуществом примерно в 10 км/ч у земли, но несколько отставал на высотах 4000—4500 м (благодаря наличию турбомуфты к нагнетателю мотора




Этот разбитый Bf 109F-2 входил в состав эскадры JG51

DB 601E). В целом, ни одна из машин, по мнению Голлоба, не имела ощутимого преимущества. «Мессершмитт» лучше выполнял восходящие фигуры во всем диапазоне высот. Так, для набора высоты от 1000 до 5000 м у него уходило 4 мин, против 4,8 мин у «фокке-вульфа», зато при наборе высоты от 5000 до 10000 м самолетам требовалось 18,5 мин и 12,5 мин, соответственно.

В пикировании FW 190 обладал явным преимуществом: он быстро набирал скорость, легко догонял Bf 109, пикировал устойчиво. Хотя «мессершмитт» имел длину разбега на 60—70 м, а посадочную скорость — на 15 км/ч меньше, Голлоб поставил более высокий балл «фокке-вульфу», который отличался прочным, надежным шасси с широкой колеей. По мнению видного германского аса, несмотря на существенное превосходство в мощности огня FW 190A-2 (он вооружался двумя синхронными пушками MG 151/20 и двумя пулеметами MG 17, что давало массу секундного залпа 2,84 кг против 1,75 кг у Bf 109F-4, имевшего на одну пушку меньше), в маневренном бою оружие «мессершмитта» являлось более эффективным, поскольку оно располагалось вблизи оси самолета.

Голлоб отмечал великолепный обзор в полете из кабины FW 190 и исключительную скороподъемность Bf 109 (по этому показателю «мессершмитт» превосходил в то время все серийные истребители мира). Германский ас указал также и на реальную возможность существенного улучшения летных качеств истребителя К. Танка в следующей модификации FW 190A-3 (Г. Голлоб знал, что в серии двигатель BMW 801C-2 скоро заменит BMW 801D, превосходивший предшественника по мощности на 100 л.с. на всех режимах работы). Несомненно, указанный отчет сыграл свою роль при выборе оптимального соотношения между объемами выпуска Bf 109 и FW 190 — в первом квартале 1942 г. оно составляло примерно четыре к трем.

Многие западные историки полагают, что первые годы Второй мировой войны стали упущенным временем для гитлеровской Германии в области военно-экономического планирования. Производство военной техники оставалось либо на предвоенном уровне, либо возрастало крайне медленно. «Оглядываясь назад, — отмечалось в исследовании Г. Керла, — можно без преувеличения сказать, что экономическая война была проиграна Германией еще в 1940—1941 гг. Ни мощь вооруженных сил, ни производительность военной промышленности не были доведены до высшего возможного уровня, и потерянное тогда время уже не могло быть наверстано».

Среднемесячное производство одномоторных истребителей по полугодиям

Страна	1 полугодие 1940 г.	2 полугодие 1940 г.	1 полугодие 1941 г.	2 полугодие 1941 г.
Германия	156	156	243	232
СССР	379	398	375	838
Великобритания	247	491	471	553
США	Нет данных	123	149	247

Сказанное справедливо в отношении авиапромышленности, что отчасти объяснялось перераспределением ресурсов для нужд вооружения сухопутной армии, особенно во второй половине 1940 г., и плохой организацией работы Технического управления министерства авиации. В результате контрольные цифры месячного выпуска большинства самолетов, особенно истребителей, установленные директивой Верховного Главнокомандования вермахта от 13 июля 1940 г., не выполнялись, что иллюстрируется материалами таблицы.

Итак, по выпуску истребителей нацистская Германия уже на этом этапе войны существенно отставала от своих противников. В кризисных для своих стран ситуациях британский министр лорд М. Бивенбрук и советский нарком А.И. Шахурин смогли мобилизовать все ресурсы и значительно увеличить объемы производства, чего не удалось сделать немцу Э. Удету.

«Плохо управляемую и коррумпированную организацию, называемую управлением авиационного вооружения», унаследовал статс-секретарь министерства авиации Э. Мильх. Многие историки полагают, что он уже тогда ясно представлял грядущий апокалипсис Люфтваффе. Во всяком случае, известно: на вопрос победителей, в чем, по его мнению, видятся основные причины поражения немецкой авиации во Второй мировой войне, генерал-фельдмаршал назвал только одну: «Сто сорок тысяч своевременно не построенных самолетов-истребителей!»

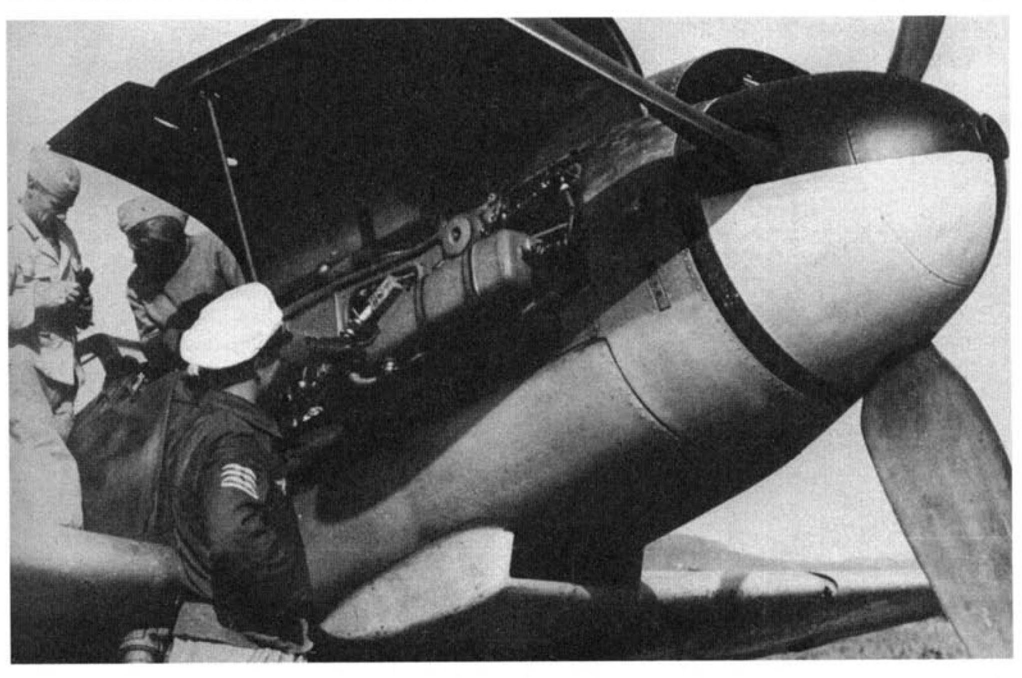
Полностью разобравшись в истинном положении дел в германской авиапромышленности в начале 1942 г., Мильх расценил его как неудовлетворительное. Однако у генерал-фельдмаршала не опустились руки. Он постарался путем рационализации производства, «чистки» кадров, прекращения финансирования бесперспективных проектов, принятия других экстренных мер значительно увеличить выпуск самолетов, прежде всего истребителей. Добавим, что он проводил все эти неотложные мероприятия вместе с запуском в производство новой модели мессершмиттовского истребителя Bf 109G.

«ГУСТАВ» ПРИХОДИТ НА СМЕНУ «ФРИДРИХУ»

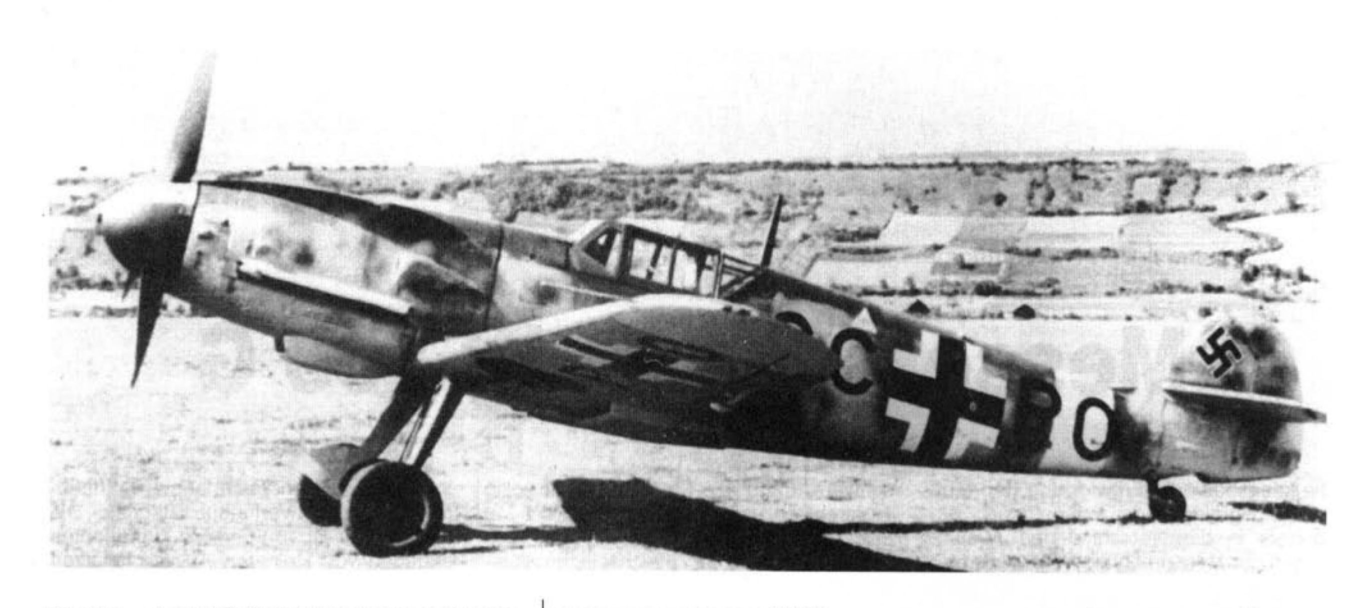
Вторую мировую войну недаром называют войной моторов. В сущности, стремление получить все более мощную (и, по возможности, легкую) силовую установку стало лейтмотивом в работе авиаконструкторов, занимавшихся созданием истребителей. Двигателестроительные компании предпринимали все возможные усилия, чтобы удовлетворить запросы самолетостроителей, в результате чего мощность рядных V-образных моторов жидкостного охлаждения за первые три года войны выросла в 1,3—1,5 раза. Германская фирма «Даймлер-Бенц», славившаяся высоким уровнем технического совершенства выпускаемой ею продукции, к началу 1942 г. подготовила к серийному выпуску новый двигатель DB 605A, созданный путем существенной модернизации предшественника — мотора DB 601E. При сохранении общей схемы (12-цилиндровый инвертированный двигатель жидкостного охлаждения с непосредственным впрыском топлива в цилиндры) и габаритов главными отличиями DB 605A являлись: увеличенный до 154 мм диаметр цилиндра и, в связи с этим, возросший объем цилиндров мотора — 35,7 л; увеличенный на 6 мм диаметр крыльчатки ПЦН; повышенная до 2800 об./мин максимальная частота вращения вала двигателя; увеличенная степень сжатия (7,5 для правого блока и 7,3 для левого при работе на бензине B4 с октановым числом 87). Специалистам «Даймлер-Бенц» удалось получить мощность 1475 л.с. на взлете, 1355 л.с. на высоте 5700 м, 1310 л.с. при наборе высоты и на боевом режиме у земли и 1250 л.с. на высоте 5800 м. Обращал на себя внимание дальнейший рост высотности мотора. Разумеется, расплатиться за все эти достижения пришлось увеличением массы двигателя до 730—745 кг.

Именно это обстоятельство — прогрессирующее увеличение массы силовой установки — потребовало усиления отдельных элементов конструкции «сто девятого» (например, стоек шасси) и привело к созданию новой модификации, известной как «Густав». По мнению большинства пилотов, летавших на Bf 109, на машинах этого варианта высокая маневренность была принесена в жертву скоростным качествам. Однако некоторые асы, например, капитан В. Липферт, считали, что ранние «Густавы», в общем-то, не уступали легким истребителям противника и, в частности, «якам» в горизонтальной маневренности.

Как обычно, отладка конструкции самолета несколько опережала процесс доводки двигателя, поэтому предсерийные машины Bf 109G-0 (в конце 1941 г. построили 12 истребителей с зав. № 14001—14012, причем три



При обслуживании мотора DB 605A верхние створки капота поднимались и фиксировались стержнем. Сбоку от мотора — расширительный бачок, одна из наиболее уязвимых частей мотоустановки



Один из предсерийных Bf 109G-0 с мотором DB 601E на испытаниях

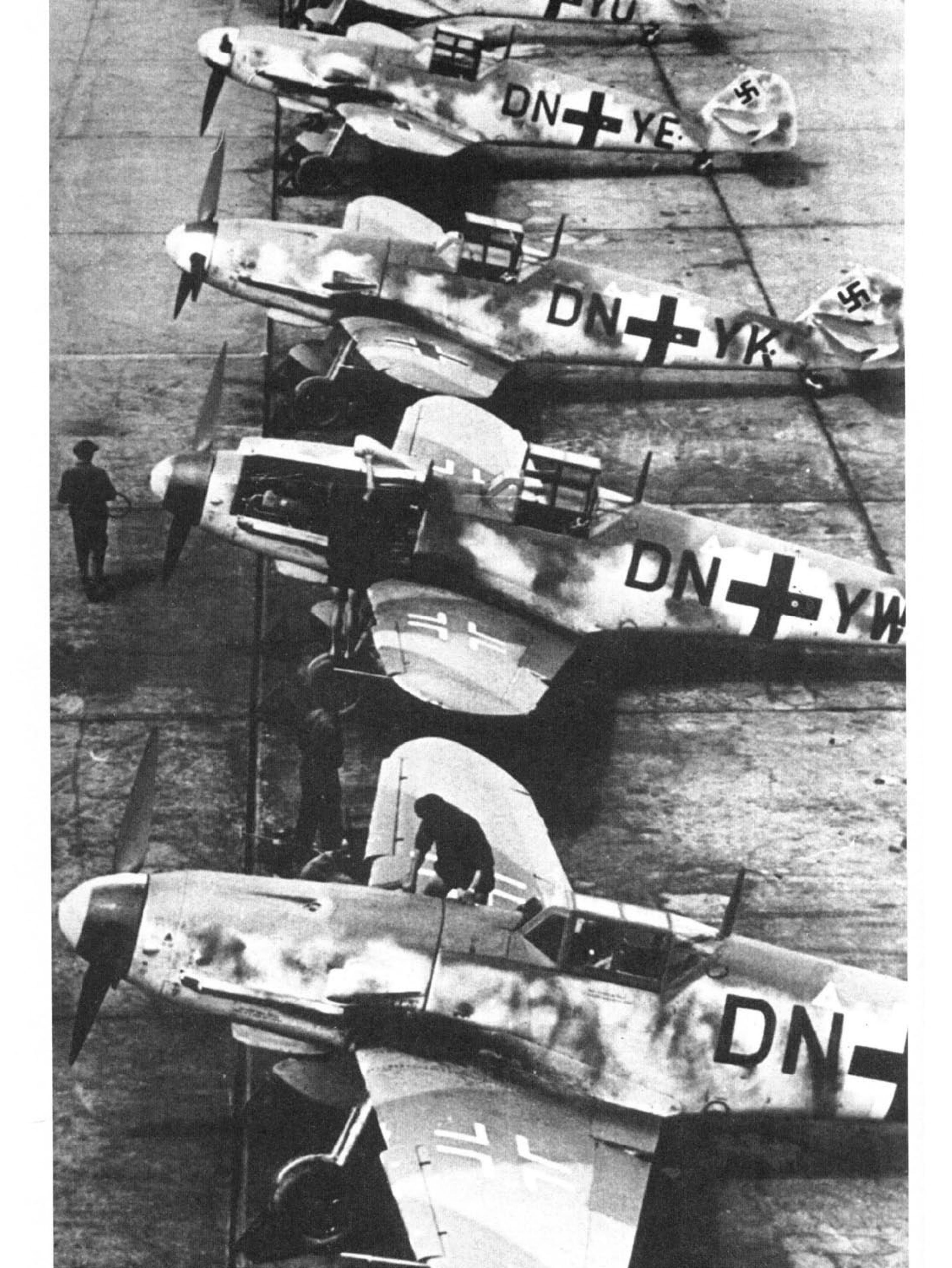
первых — в октябре) получили прежние двигатели DB 601E, характерные для «Фридрихов». Внешне эти самолеты весьма незначительно отличались от машин предыдущей модификации. Так, тоннель маслорадиатора стал немного шире, выше (для размещения радиатора увеличенной производительности, ведь отдача тепла в масло возросла с ростом мощности мотора) и получил несколько иные обводы, в фонаре пилота ликвидировали небольшие треугольные окна под боковыми стеклами козырька, изменилось расположение некоторых маленьких воздухозаборников, служащих для охлаждения элементов мотоустановки, и т.п. В общем, далеко не на каждой фотографии можно отличить предсерийный «Густав» от позднего «Фридриха».

Первой серийной модификацией машины стал Bf 109G-1, выпуск которой был начат в феврале 1942 г. Этот вариант существенно отличался от предсерийных машин, поскольку он оснащался мотором DB 605A и предназначался для борьбы с высотными самолетами противника. Гермокабина типа «холодные стенки» образовывалась герметичными передней противопожарной перегородкой, боковыми стенками и полом, а также наклонной задней перегородкой, частично представлявшей собой бронеплиту. Все стекла фонаря выполнялись двойными, воздух в зазоре между ними осушался капсулами с хлоридом кальция во избежание образования изморози и обмерзания. Герметизация фонаря осуществлялась с помощью резиновых шлангов. В проводку управления встраивались соответствующие герметизирующие прокладки. В целом, кабина, наддуваемая воздухом от приводного нагнетателя, обеспечивала перепад давления 0,3 кг/см^2; следовательно, при полете на высоте около 10000 м давление воздуха в ней соответствовало атмосферному на высоте приблизительно 5500 м.

Одной из первых доработок истребителя Bf 109G-1/R2 явилось оснащение двигателя DB 605A/1 системой форсирования GM-1, обеспечивавшей подачу закиси азота в цилиндры двигателя на больших высотах. Действие этого химического соединения оказывалось двояким. Во-первых, разлагаясь при высокой температуре, закись выделяла кислород, позволявший сжигать в цилиндрах дополнительное количество бензина. Во-вторых, при газификации закиси происходило снижение температуры топливо-воздушной смеси, что позволяло при одинаковом давлении подавать в камеру сгорания больше топлива, а значит, снимать большую мощность с мотора. Цилиндрический баллон с закисью азота монтировался позади кабины пилота на пятом шпангоуте.

Хотя установка системы GM-1 влекла за собой увеличение взлетной массы истребителя до 3200 кг (масса всей системы с 115-литровым баллоном и трубопроводами составляла 195 кг), рост высотных характеристик окупал все. При нормальном впрыске закиси азота с темпом 3,6 кг/мин мощность двигателя на высоте 8700 м составляла 1250 л.с., позволяя на высотах 8500—10000 м развивать скорость почти на 50 км/ч больше, чем развивали истребители, не имевшие подобного устройства. В ходе испытаний одного из Bf 109G-1/R2 была получена максимальная скорость 660 км/ч на высоте 12000 м и практический потолок 13800 м.

Заводской доработочный комплект U1 предусматривал установку флюгируемого винта МеР 6, облегчавшего выполнение


DN YE
DN YK
DN YW
DN

взлетно-посадочных операций с короткой полосы, однако с таким винтом истребитель несколько проигрывал в максимальной скорости машине с винтом VDM; вследствие этого самолетов Bf 109G-1/U1 выпустили считанное число, в основном для применения с небольших норвежских и датских аэродромов. Вариант истребителя Bf 109G-1/U2 предусматривал оснащение его устройством GM-1 непосредственно на заводе-изготовителе, но эта модификация распространения не получила.

Истребители Bf 109G-1 довольно долго «доводили до ума». Впервые они приняли участие в боях с британскими «Спитфайрами» в июле 1942 г., когда производство этой модификации завершилось. Было выпущено 167 машин, из которых 20 экземпляров построил завод «Эрла», а остальные завод «Мессершмитт» в Регенсбурге. Практически все истребители отправили на Западный фронт, и лишь ограниченное участие они приняли в боях на Востоке. Весной 1943 г. здесь появилось несколько машин модификации G-1, преимущественно в эскадре JG5. Эти самолеты предварительно переделали, демонтировав устройство впрыска и сняв герметизацию фонаря кабины. Известно, что 3 мая 1943 г. Bf 109G-1 (зав. № 14015), выпущенный на заводе Регенсбурга и принадлежащий группе II/JG5, разбился при взлете с ледового аэродрома Алаккурти — пилот не пострадал. А 9 июля Bf 109G-1 (зав. № 10310) из III/JG5, построенный заводом «Эрла», был сбит в бою севернее Петсамо; унтер-офицер О. Гунтрот погиб.

Истребитель Bf 109G-1, как и его предшественник F-4, вооружался 20-мм пушкой MG 151/20 и двумя 7,92-мм пулеметами MG 17. Боезапас пушки состоял из 180 снарядов, а каждого из пулеметов — из 500 патронов. Хвостовая опора шасси была неубирающейся. Внешне опознать истребитель с гермокабиной можно по отсутствию небольшого воздухозаборника вентиляции кабины справа под козырьком фонаря, а также по наличию осушительных капсул в остеклении фонаря.

Полевыми доработочными комплектами, предназначавшимися для Bf 109G-1, являлись:

— R1 — стандартный держатель ETC 500, обеспечивавший подвеску 250-кг бомбы или 300-литрового бака под фюзеляжем. Подвесной 300-литровый бак нашел широкое применение на «мессершмиттах». Проведенные в Рехлине испытания свидетельствовали, что он позволял увеличить крейсерскую дальность с 840 до 1250 км. При подвешенном баке скорость на всех высотах уменьшалась на 30—32 км/ч, и даже после сброса бака потеря скорости составляла 25—28 км/ч, поскольку держатель был несбрасываемым и портил аэродинамику. Изучение баков в Советском Союзе показало, что емкость равнялась 295 л, масса пустого бака — 24 кг, наибольшая длина — 1970 мм, максимальный диаметр — 534 мм. Подача горючего была возможна только в том случае, если истребитель оборудовался специальным насосом;

— R2 — в уже упоминавшемся варианте — установка системы впрыска GM-1, а в другом варианте, менее распространенном, — фотокамеры Rb 50/30 при демонтаже пушки MG 151/20;

— R3 — специально разработанный фирмой «Мессершмитт» держатель для 300-литрового подвесного бака, позволявший уменьшить аэродинамическое сопротивление после его сброса;

— R6 — с двумя подкрыльевыми гондолами с 20-мм пушками MG 151/20.

Главным отличием истребителя Bf 109G-2 от предыдущей модификации являлось отсутствие гермокабины, при этом систему GM-1 монтировали гораздо реже. «Двойка» стала одной из массовых субмодификаций «Густава» и начала поступать в строевые части в середине июня 1942 г., причем большая их часть направлялась в истребительные эскадры Восточного фронта. Bf 109G-2 строился с мая по декабрь 1942 г. тремя заводами: предприятием WNF в Винер-Нойштадте, «Эрла Машиненверке» в Лейпциге и «Мессершмитт» в Регенсбурге. Всего выпущено 1586 машин, не считая одного построенного в Венгрии и обозначенного Ga-2 (»а» от ausland — «заграничный»). Большинство самолетов указанной модификации (заложили 940 и закончили 914) изготовил завод в австрийском Винер-Нойштадте.

Довольно длительный период выпуска обусловил появление самолетов с заметными внешними изменениями. Так, на поздних G-2 устанавливались колеса увеличенного размера (основные 660x160 мм вместо 650x150 мм, хвостовое 350x135 мм вместо 290x110 мм), что вызвало необходимость сделать выколотки на верхней поверхности крыла для их полной уборки. Часть машин изготовили в тропическом исполнении. Поздние G-2 получили помимо бронеспинки еще и бронезаголовник (как у F-4), на ранних же машинах бронеспинка устанавливалась вертикально в задней неподвижной части фонаря.

Полевые доработочные комплекты R1 и R6 были такими же, как у машин серии G-1. Кроме того, применялись и другие комплекты, позволявшие существенно расширить возможности машины:

Слева: группа истребителей Bf 109G-1, подготовленных для передачи Люфтваффе, на заводском аэродроме



Необычный Bf 109G-2/R1 с двумя подкрыльевыми баками и бомбой SC 500 под фюзеляжем

— R2 — с фотоаппаратом Rb 50/30 в закабинном отсеке;

— R3 — с аналогично установленным фотоаппаратом Rb 75/30 и подвесным 300-литровым баком на держателе типа «Мессершмитт».

Обычно для облегчения самолета-разведчика в частях снимали пушку или пулеметы, а иногда и все вооружение полностью. «Экстремисты» порой жертвовали и бронированием, рассчитывая на то, что высокая скорость обеспечит уклонение от перехвата. Проводились эксперименты по установке на разведчик Bf 109G-2 «сбрасываемого оружия» WT17 — контейнера с двумя направленными назад пулеметами MG 17. Однако большая масса и высокое аэродинамическое сопротивление не позволили принять его на вооружение. Еще одним необычным экспериментом, проводившимся на Bf 109G-2, стала попытка создания истребителя бомбардировщика, способного нести 500-кг бомбу. Главной проблемой было обеспечение необходимого расстояния между бомбой и поверхностью земли при разбеге. Конструкторы фирмы «Физелер» спроектировали вспомогательную стойку шасси с гидравлическим амортизатором, крепившуюся к шпангоуту позади топливного бака с помощью разрывного болта. После взлета пилот нажатием соответствующей кнопки сбрасывал стойку, которая спускалась на парашюте. Под консолями машины оборудовались узлы подвески для двух 300-литровых топливных баков. Доработка Bf 109G-2 конструкторами завода «Физелер» проводилась на предприятии «Шкода» в Праге, где он получил обозначение FiSk.199. Испытания машина проходила под обозначением Bf 109G-2/R1. Максимальная взлетная масса машины доводилась до 4000 кг. И хотя эксперименты закончились вполне успешно, развития это направление не получило.

В Советском Союзе в январе и апреле 1943 г. проводились испытания двух трофейных истребителей Bf 109G-2: сначала так называемого «пятиточечного» (с полевым доработочным комплектом R6, зав. № 13903), а затем «трехточечного» (обычного G-2, зав. № 14513). В процессе испытаний последнего получили парадоксальный результат: если обычно наши испытатели фиксировали максимальную скорость машины, несколько меньше, чем указывалось в официальных документах фирмы или полученной нашими союзниками при тестировании аналогичных самолетов, то в данном случае максимальная скорость полета на высоте 7000 м превосходила заявленную фирмой — «Густав-2» без внешних подвесок разгонялся до 666 км/ч. Сомнений в точности полученных результатов никто не высказывал. Можно, конечно, предположить, что этот самолет был новеньким, обладал совершенной аэродинамикой и аномально мощным мотором. Есть и другое предположение, которое сделал инженер и историк авиации В.И. Перов: вероятно, партия бакинского бензина, использованного для заправки трофейного «немца», обладала очень высоким качеством. Несомненно одно: все впоследствии испытанные в СССР «сто девятые» обладали худшими летными данными по сравнению с этим Bf 109G-2 (зав. № 14513).

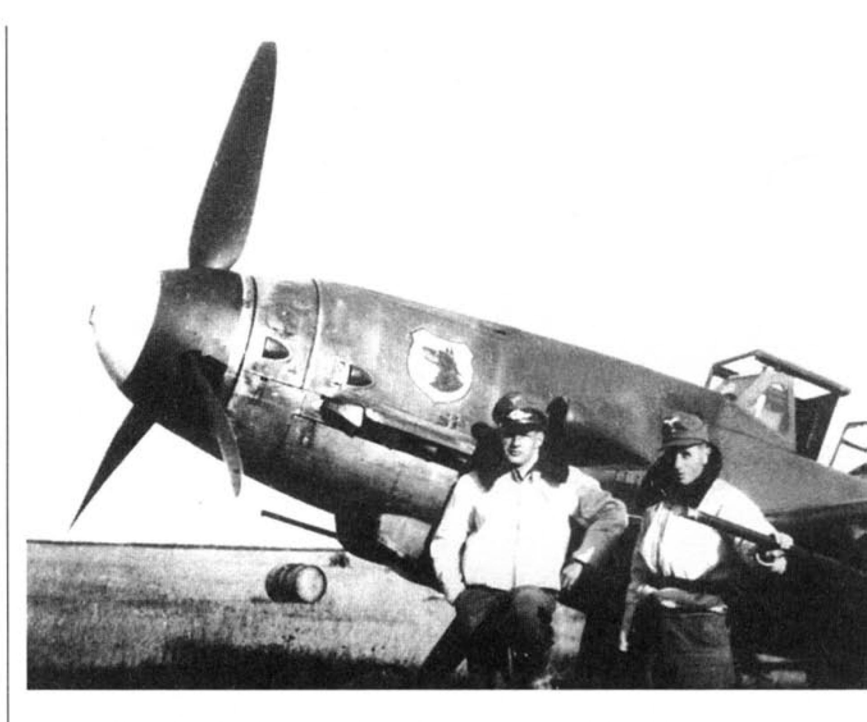
В связи с увеличением взлетной массы «Густава» размеры колес основной и хвостовой стоек перестали соответствовать нагрузкам; участились случаи разрушения пневматиков с тяжелыми последствиями для самолетов и

экипажей. Попытка скомпенсировать эту негативную тенденцию только путем применения колес ближайшего увеличенного типоразмера, предпринятая на поздних G-2, не решила проблемы: покрышки колес, особенно на каменистых грунтовых полосах быстро выходили из строя. Тогда конструкторы из бригады шасси предложили немного «довернуть» ось вращения колеса основной стойки с тем, чтобы она стала почти параллельной земле (напомним: стойки шасси «мессершмитта» убирались поворотом наружу, и для увеличения ширины колеи в выпущенном положении они были немного отклонены от вертикали; соответственно, колеса при движении самолета по земной поверхности с внутренней стороны деформировались сильнее, чем с внешней).

Указанное техническое решение в сочетании с применением пневматиков увеличенного типоразмера внедрили на модификациях Bf 109G-3 и G-4 (а еще раньше — на уже упоминавшихся G-2 позднего выпуска), которые во всех остальных отношениях отличались друг от друга наличием герметичной кабины и устройства форсирования GM-1 на первой из них. Кроме того, на самолетах этих модификаций устанавливалась радиостанция FuG 16 вместо FuG 7a, характерной для G-1 и G-2, а также кислородные баллоны емкостью 4 л (ранее применялись трехлитровые). Следует отметить, что «высотные» машины строились в гораздо меньших количествах, нежели «обычные», и практически не применялись на Восточном фронте и в Африке.

К концу весны часть самолетов модификаций G-3 и G-4 изготовили в тропическом исполнении, с пылефильтрами, герметизацией и спецкомплектами для выживания в пустыне. Полевые доработочные комплекты для вариантов «Густав-2» и «Густав-4» были идентичными, за исключением того, что с комплектом R2 последний тип превращался в истребитель-бомбардировщик-разведчик с фотокамерой Rb50/30 с бомбодержателем ETC 50/VIIId, предназначенным для подвески четырех бомб SC 50 или подвесного 300-литрового бака. В немецком отчете указывалось, что 29 апреля 1943 г. такой истребитель-разведчик (бортовой 4U+KW), который пилотировал обер-лейтенант Р. Рап из 1(F)/123, был сбит.

По всей видимости, именно Bf 109G-4/R2 (зав. № 19968) был испытан в сентябре—ноябре 1943 г. в НИИ ВВС КА (правда, фотоаппарат на самолете отсутствовал, но органы управления фото- и бомбардировочной установкой остались). Если верить немецким заводским отчетам, то за весь 1943 г. построили всего 141 Bf 109G в варианте разведчика и еще 35 машин переделали из истребителей. «Густавы-четверки», оборудованные в качестве фоторазведчиков на заводах-изготовителях, имели обозначение Bf 109G-4/U3.



Истребитель Bf 109G-4/R6 с подкрыльевыми пушечными гондолами летал в составе III/JG77

Другая необычная модификация истребителя-разведчика носила наименование Bf 109G-4/R3. В июне одна из подобных машин (зав. № 14136) поступила на испытания в Рехлин. Согласно отчету от 7 февраля 1944 г. [D. (Luft.) T.1209], под крылом устанавливались держатели для подвески двух дополнительных 300-литровых баков, которые сбрасывались в полете после выработки горючего. Вместо патронного ящика перед кабиной пилота устанавливался дополнительный 20-литровый маслобак. Перекачка горючего из подвесных баков в фюзеляжный производилась благодаря перепаду давления, создаваемому в баках при помощи нагнетателя мотора. Представляло интерес усовершенствование в системе бензопитания: во избежание переполнения расходного бачка на входе монтировался дополнительный ограничительный клапан. Известно, что в мае 1943 г. звено Bf 109G-4/R3 поступило в отряд 1(F)/120, который с аэродрома Ставангер вел дальнюю разведку до зимы 1943—1944 гг.

«Тройки» и «четверки» производились на тех же заводах, которые ранее выпускали G-1 и G-2. Так, «Густавов-3» сделали не более 150 в начале 1943 г. и практически все передали в «высотные» отряды на Западе. За период с сентября по конец ноября 1942 г. завод в

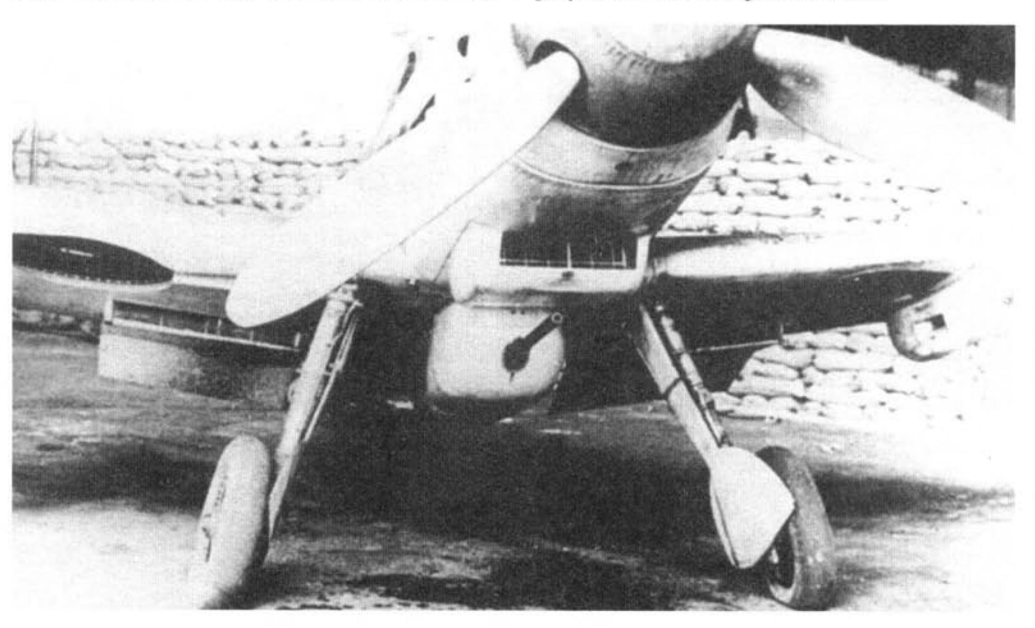
Регенсбурге выпустил 173 тропических и 77 «обычных» Bf 109G-4. В феврале—марте 1943 г., в период острого кризиса на Средиземноморье, завод «Эрла» сдал Люфтваффе 204 истребителя в тропическом исполнении. С февраля по май 1943 г. в Винер-Нойштадте изготовили еще 565 истребителей, а в сентябре 1943 г. три машины построили в Венгрии; все заводы сдали 1242 Bf 109G-4.

Самолеты этой модификации применялись на всех фронтах. В отличие от предыдущих «Густавов», Bf 109G-4/R6 использовались значительно реже, особенно на советско-германском фронте. Зато несколько машин выпустили как Bf 109G-4/R7 с радиополукомпасами Peilgerat 6. Первая потеря «четверки» отмечена 9 ноября 1942 г., когда самолет (зав. № 16130), принадлежавший штабу одного из командований в Ютеборге, разбился, а летчик фельдфебель Вильке погиб.

В конце января 1943 г. 10 «Густавов-4» направили в группу I/JG27, которая базировалась на французском аэродроме Эвре, оснастив ими 1-й отряд. К 20 февраля авиагруппа располагала 29 Bf 109G-4 и считалась полностью боеготовой. 13 марта в бою над побережьем Ла-Манша пилоты I/JG27 сбили четыре «Спитфайра», три из которых занесли на счет командира капитана Г. Зетца (количество результативных поединков достигло 138), однако и его машина (зав. № 14862) получила попадания, германский ас погиб.

Следующий шаг в развитии семейства «Густавов» был связан с повышением огневой мощи машины. В самом деле, эта тенденция была столь же очевидной для истребителя, как и повышение скорости полета. Основные соперники «мессеров» как на Восточном фронте, так и на Западе давно уже получили на вооружение крупнокалиберные пулеметы. Попытку конструкторов фирмы «Мессершмитт» решить указанную проблему путем применения подвесных пушек следует признать не слишком удачной: с комплектом R6 истребитель терял маневренность, и его пилоту становилось трудно вести бой с истребителями. Словом, напрашивалось очевидное техническое решение: заменить фюзеляжные пулеметы MG 17 крупнокалиберными, благо их производство в Германии уже успели развернуть. Речь идет о 13-мм пулемете MG 131.

Как и прежде, практически параллельно в производстве осваивались высотный вариант Bf 109G-5 с герметичной кабиной и системой GM-1 и «обычный» мало- и средневысотный истребитель Bf 109G-6, отличавшийся упрощенной конструкцией, но гораздо более массовый. Как оказалось впоследствии, именно машины модификации G-6 в семействе «сто девятых» стали чемпионами по числу построенных — более 12 тысяч машин! Заказ на Bf 109G-5 предусматривал выпуск 475 самолетов, их изготавливали с сентября 1943 г. по июнь 1944 г., но построили меньше запланированного, к тому же многие истребители еще на заводском конвейере переделали под стандарт G-6. Первая потеря Bf 109G-5 датируется 21 сентября 1943 г.: в этот день самолет указанного типа из 5/JG3 был разбит при вынужденной посадке, а его пилот ранен. Известно, что на одном из истребителей данной модификации летал на Восточном фронте командир II/JG52 капитан Г. Баркхорн — второй по результативности германский ас.



На одном из Bf 109G-4 производились эксперименты с установкой третьей подвесной гондолы для пушки MG 151/20 — на этот раз подфюзеляжной и синхронной. В серию этот вариант не передавался



Один из немногочисленных Bf 109G-5 на испытаниях

Установка пулеметов MG 131 с боекомплектом 300 патронов потребовала изменения конструкции верхних моторных капотов, получивших характерные, близкие к полусферическим, «бульбы», которые прикрывали гильзо- и звеньеотводы. Ознакомившись с «Густавами-5» и «Густавами-6», немецкие летчики между собой стали называть их «шишками». В некоторых случаях, особенно когда предстояли бои с американскими четырехмоторными бомбардировщиками, высотные истребители модификации G-5 дополнительно оснащались полевыми доработочными комплектами R3 и R6. В этом случае взлетный вес машин с двумя подкрыльевыми пушками и 300-литровым подвесным баком приближался к 3700 кг, и взлетать они могли только с бетонированных полос хорошо оборудованных аэродромов.

Поздние Bf 109G-5 стали оснащаться укороченной мачтой антенны, радиополукомпасом с характерной петлевой антенной позади кабины и ответчиком FuG 25a системы опознавания «свой—чужой». С модификацией истребителя Bf 109G-5/U2 (их, как и модели Bf 109G-6/U2, выпускали только на заводе «Эрла») связаны первые опыты применения деревянной хвостовой части фюзеляжа взамен металлической (в Рейхе возник дефицит алюминия). Другой причиной для переработки конструкции оперения являлась недостаточная устойчивость истребителя при разбеге и пробеге; нужно было повысить эффективность руля направления. Расчет деревянного хвостового оперения выполнили специалисты дочерней фирмы «Эспенлауб Верке» в Риге. Поскольку деревянный хвост оказался тяжелее обычного, на маслобаке пришлось установить противовес.

На нескольких Bf 109G-5 опробовали измененную схему бронирования в подвижной части фонаря кабины, иногда называемую «галландовским» вариантом. Как известно, практически все летчики дружно критиковали «сто девятый» за плохой обзор назад. Бронеспинка с бронезаголовником, прикрывавшая пилота от пулеметной очереди с задней полусферы (от пушечного снаряда она, как правило, не спасала), ухудшала условия наблюдения настолько, что летчик «мессера» часто даже не подозревал об опасности, грозившей ему сзади. Генерал-инспектор истребительной авиации А. Галланд поддержал идею конструкторов фирмы «Мессершмитт» установить вместо заголовника большое бронестекло, обрамленное металлической рамкой. Вряд ли такое решение можно признать революционным, ведь подобные устройства применялись и раньше; речь может идти только о рациональном выборе размеров и конструктивных особенностей подобной защиты. Отметим, что на серийных G-5 и G-6 новую крышку фонаря кабины устанавливали с осени 1943 г.

Часть истребителей модели Bf 109G-5 оснащалась двигателями DB 605AS с нагнетателем, позаимствованным от еще более мощного мотора DB 603. Такие машины получили специальное обозначение Bf 109G-5/AS, их моторные капоты стали немного несимметричными из-за наплыва в районе расположения «улитки» нагнетателя. Зато на этой модификации удалось отказаться от обтекателей звенье- и гильзоотводов крупнокалиберных пулеметов. На номинальном режиме двигатель DB 605AS развивал на высоте 7800 м мощность 1150 л.с., а при форсировании с использованием закиси азота — 1500 л.с. на высоте 6400 м. Во многих случаях эти двигатели вместе с GM-1 смонтировали на самолеты с деревянным хвостовым оперением — возник подтип Bf 109G-5/AS/U2.

В связи с недоведенностью силовой установки самолетов Bf 109G-5/AS выпустили немного; большинство из них передавалось в «высотные» истребительные отряды. Ряд машин оборудовался пусковыми установками для неуправляемых реактивных снарядов Wfr.Gr.21 — они получили обозначение Bf 109G-5/BR21. «Густав-5» стал последней модификацией «сто девятого» с гермокабиной; в дальнейшем немецкие конструкторы решили отказаться от сложного, сдерживающего производство агрегата, ограничившись только кислородной системой для пилота.

Истребитель Bf 109G-6, запущенный в производство в феврале 1943 г. и выпускавшийся вплоть до лета 1944 г., стал долгожителем в семействе «сто девятых». По замыслу немцев, в зависимости от подтипа истребитель мог применяться в разных климатических условиях от морозного Заполярья до песков Африки, эффективно вести бои как вблизи земли, что часто случалось над советско-германским фронтом, так и на больших высотах, например, в бою с группой тяжелых бомбардировщиков союзников. Совершенствуясь на протяжении более чем годичного этапа серийного производства, Bf 109G-6 вобрал в себя значительное число новинок и выпускался во множестве вариантов. Прежде всего это касалось вооружения. В базовом наиболее массовом варианте самолет нес пушку MG 151/20 в развале блоков цилиндров и два 13-мм пулемета MG 131 над двигателем. Но существовали и заводские доработочные комплекты, предусматривавшие:

— U1 — винт MeP 6 вместо VDM по аналогии с Bf 109G-1/U1 (практически не применялась в серии);

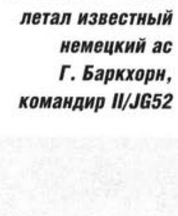
— U2 — установку GM-1;

— U3 — встроенный в конструкцию планера несъемный комплект форсирующего устройства MW-50, применявшегося для увеличения скорости полета на малых и средних высотах за счет впрыска водо-метаноловой смеси. С мая 1944 г. такая установка стала стандартной, ставилась на все истребители (если они не оборудовались GM-1);

— U4 — установку 30-мм пушки MK 108 в развале блоков мотора, стреляющей через полый вал редуктора;

— U5 — такую же установку плюс еще две пушки MK 108 в консолях крыла (существовал полевой доработочный вариант R4 с подкрыльевыми гондолами пушек MK 108, но по стандарту U5 пушки монтировались внутри консоли и были несъемными);

— U6 — установку 30-мм пушки MK 103 в развале блоков мотора.



На этом Bf 109G-5 летал известный немецкий ас Г. Баркхорн, командир II/JG52



Здесь придется немного пояснить обилие вариантов 30-мм пушек. Дело в том, что в первый период войны немецкие конструкторы авиавооружения, подобно их советским коллегам, напряженно работали над созданием скорострельных относительно крупнокалиберных пушек, придававших снаряду высокую начальную скорость. Идея проста: такой снаряд обладает более сильным разрушающим действием, попаданий потребуется меньше; снаряд более устойчив на траектории, медленнее теряет скорость, быстрее долетает до цели, не требуя точного расчета упреждения, и т.п. Анализ же воздушных боев ясно дал понять, что в бою истребителя с истребителем (если только атака не внезапная) прицельная дальность эффективного огня не может превышать 300—400 м. В этих условиях большая начальная скорость остается желательной, но все же более важным оказывается высокий темп стрельбы, позволяющий «накрыть» цель плотной очередью. Что касается борьбы с бомбардировщиками, то тут оставался простор для разных мнений: одни настаивали на целесообразности «дальнобойной» пушки с невысоким темпом стрельбы, но с высокой начальной скоростью снаряда, другие ратовали за высокую скорострельность. Важно понять, что добиться получения и того, и другого свойства в одной конструкции авиационного орудия (с учетом ограничения по массе и габаритам) крайне сложно.

Далее немецкое пушечное вооружение стало развиваться следующим образом: вместо длинноствольной, с высокой начальной скоростью снаряда, но тяжелой и недостаточно надежной (издержки мощного патрона) 30-мм пушки МК 101 конструкторы фирмы «Маузер» спроектировали и внедрили более легкую, с умеренной длиной ствола, пушку МК 103 и — полную противоположность первоначальной идее — очень легкую короткоствольную, но весьма скорострельную МК 108. Она была простой и надежной, как кирпич, но начальная скорость вызывала ярость у специалистов — как можно, всего 540 м/с! И все же, надо признать, разработчики «сто восьмой» оказались мудрее (на том этапе развития пушечного вооружения) — для воздушного боя поршневых истребителей она подходила как нельзя лучше. Достаточно указать, что осенью 1944 г. это орудие выпускалось с темпом 10000 единиц ежемесячно.

Полевые доработочные комплекты для Bf 109G-6 также довольно многочисленны:

— R1 — съемный подфюзеляжный бомбодержатель ETC 500/IXb, позволявший подвешивать бомбу SC 250 или 300-литровый бак;

— R2 — установка фотоаппарата RB 50/30 позади кабины пилота;

— R3 — специальный держатель только для 300-литрового подвесного бака;

— R4 — уже упомянутые подвесные гондолы с пушками МК 108;

Характерные черты Bf 109G-5: «бульбы» обтекателей гильзо- и звеньеотводов крупнокалиберных пулеметов и отсутствие воздухозаборника вентиляции кабины под козырьком фонаря слева по полету



Истребитель Bf 109G-6. Под заводной рукояткой можно заметить обтекатель дополнительной маслопомпы мотора DB 605AS, характерный для машин позднего выпуска

— R6 — аналогичные подвесные гондолы, но с пушками MG 151/20;

— R7 — установка радиополукомпаса с петлевой антенной позади кабины пилота;

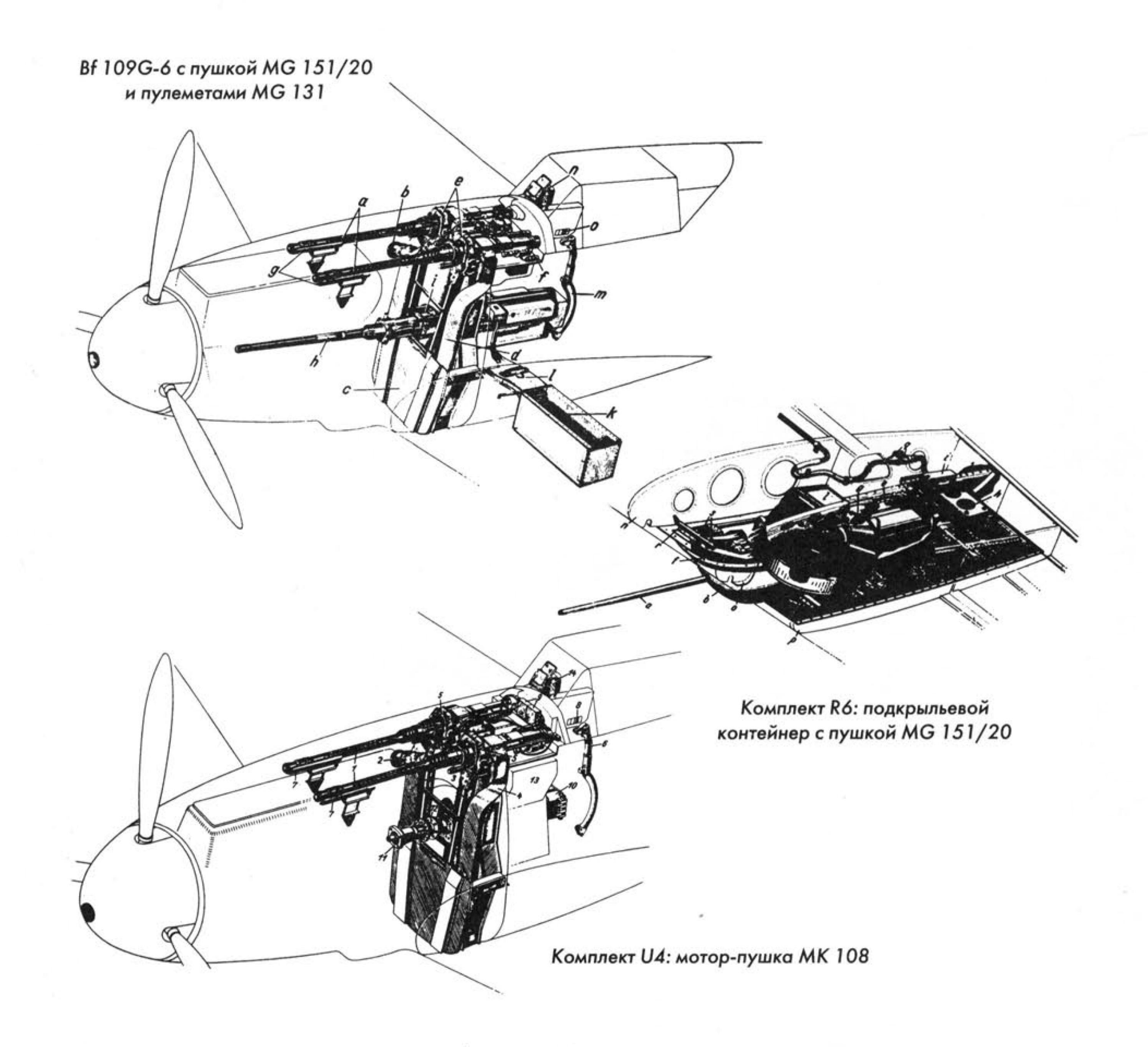
— R8 — фотокинопулемет BSK16 в носке правой консоли.

Модификация Bf 109G-6/trop. применялась не только в Африке — эти машины действовали с пыльных грунтовых аэродромов, в частности, на Восточном фронте. В октябре 1943 г. заводом Винер-Нойштадт был выпущен и испытан Bf 109G-6/U4/R4 (зав. № 440005) с необычно мощным вооружением, состоящим из трех 30-мм пушек МК 108 (их общий боекомплект составлял 165 снарядов) и пары синхронных крупнокалиберных пулеметов. Отмечалось, что автоматика пушек еще не была до конца отработана: часто случались задержки при стрельбе.

На самолеты Bf 109G-6 последних серий устанавливались более мощные двигатели DB 605D (в единичных экземплярах), а вместе с комплектом U3 — «двухтопливный» мотор DB 605AM, способный работать либо на 94-октановом бензине С3 без водо-метанолового форсирования, либо на 87-октановом бензине, если установка MW-50 задействовалась. Во втором случае на 10-минутном форсированном режиме двигатель развивал мощность 1700 л.с. на высоте 4000 м. Двигатель DB 605AM на взлетном режиме характеризовался расходом 480 л топлива в час, а при использовании MW-50 — 640 л в час. Поэтому использование форсажа заметно сокращало продолжительность полета; кроме того, приходилось менять свечи через 15—20 ч работы. Некоторые Bf 109G-6 получили еще более форсированные двигатели DB 605ASCM, работавшие на 96-октановом бензине. На чрезвычайном режиме работы их мощность достигала 2000 л.с. у земли, 2030 л.с. на высоте 500 м и 1800 л.с. на высоте 5000 м.

Однако качество изготовления истребителей заметно ухудшилось в 1944 г., невооруженным взглядом стали заметны грубые стыковочные швы. Многие летчики жаловались на мутное бронестекло, тяжелое управление. Летом 1944 г. Bf 109G-6, оборудованный устройством MW-50, развивал максимальную скорость 530 км/ч у земли и 625 км/ч на высоте 5300 м, т.е. летал примерно на 15 км/ч медленнее, чем такая же машина, выпущенная осенью предыдущего года. Добавим, что испытания «сто девятых» проводили при полетном весе 3100 кг, в то время как стандартным весом «Густава-6» (без наружных подвесок), изготовленного заводом в Винер-Нойштадте летом 1944 г., можно считать 3280 кг.

Отмечались также другие, довольно редкие модификации G-6:



Bf 109G-6 с пушкой MG 151/20 и пулеметами MG 131

Комплект R6: подкрыльевой контейнер с пушкой MG 151/20

Комплект U4: мотор-пушка MK 108

— G-6y — командирский истребитель с дополнительной радиостанцией большого радиуса действия;

— G-6/ASy — такая же машина с двигателем DB 605AS;

— G-6/N — ночной перехватчик с прибором FuG 350Z «Наксос», наводившим машину на излучение американских и английских бортовых радиолокаторов;

— G-6/U4/N — аналогичная машина с вооружением, усиленным по стандарту U4.

Ночные перехватчики оборудовались также пламегасителями и посадочными фарами, перед кабиной пилота наносилось антибликовое покрытие. Вращающаяся антенна пеленгатора располагалась в обтекателе позади кабины пилота. После облета самолета капитаном Р. Шенертом несколько экземпляров Bf 109G-6/N передали в группу NJGr10, а затем ими оснащалась эскадра NJG11, в которой после завершения экспериментов с тактикой «Дикого кабана» собрали уцелевших пилотов, способных летать на «сто девятом» ночью.

Даже солидный рост производства «сто девятого» в 1943 г. не мог сравниться со скачком, произошедшим годом позднее. Число принятых Люфтваффе самолетов, построенных заводами Германии, Венгрии и Румынии, несмотря на усиливающиеся бомбардировки союзников, возросло в 1944 г. практически вдвое — до 12 807 только в варианте истреби-

теля. Во многом этот рост был достигнут благодаря усилиям «истребительного штаба», созданного 1 марта 1944 г. под руководством О. Заура — протеже и заместителя имперского министра вооружений и боеприпасов А. Шпеера и человека, близкого к фюреру. Главной задачей «истребительного штаба» являлось увеличение объемов производства истребителей «традиционного типа» в кратчайшие сроки. Идея создания такого «штаба» возникла после осмотра разрушенного завода «Эрла» в Лейпциге в конце февраля. Историк Д. Ирвинг так прокомментировал ситуацию:

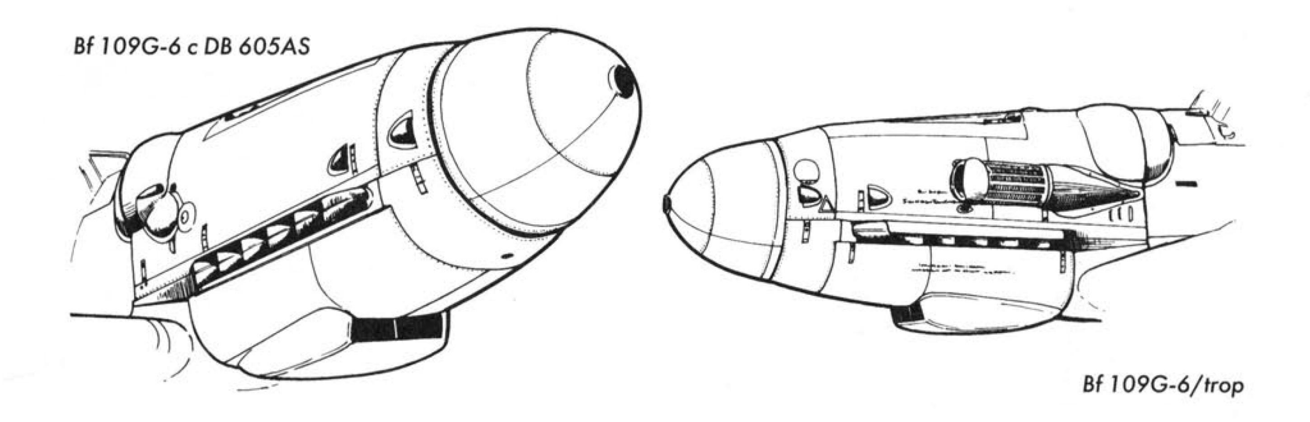
«Состоящий из наделенных особыми полномочиями главных сотрудников ведомств Мильха и Шпеера, этот орган должен был контролировать срочную эвакуацию и восстановление предприятий, занимавшихся производством истребителей. Сами заводы не имели никаких резервов рабочей силы и материалов, транспортных средств. «Я лично убежден в том, что перед лицом этих проблем местные органы власти и структуры вермахта проявляют просто потрясающее бессилие и беспомощность», — сказал статс-секретарь министерства авиации».

Шаги, предпринятые «истребительным штабом», дали впечатляющие результаты. Прежде всего отмечался заметный рост объемов выпуска «сто девятых» и двигателей к ним, хотя одних только административных мер оказалось недостаточно. Тесное сотрудничество «штаба» с генеральным рейхскомиссаром по использованию рабочей силы Заукелем позволило принудительно направить на авиазаводы десятки тысяч заключенных и военнопленных, которых подвергали безжалостной эксплуатации.

Успех работы «штаба» базировался не только на рабском труде, но и на решениях, принятых ранее, предусматривавших увеличение объемов необходимых материалов и комплектующих. Все же бомбардировки авиации союзников осенью 1943 г. сдерживали темп работы сборочных линий из-за нехватки отдельных запасных частей. По распоряжению «истребительного штаба» продолжительность рабочей недели была увеличена с 50—60 ч до 72 ч, одновременно возросла и интенсивность работ. Были организованы специальные транспортные авиаотряды для срочной доставки дефицитных узлов и деталей, сформированы восстановительные бригады, которые направлялись на заводы, получившие повреждения от бомбардировок. Если возникали сомнения в компетентности управляющего персонала, его тут же заменяли представителями «команды Заура». За любое неповиновение следовал арест. Меры, предпринятые «истребительным штабом» на рурских металлургических заводах, оказали магическое действие: извечная проблема Bf 109G — изготовление полок лонжеронов крыла с переменным профилем — была решена в течение нескольких дней.

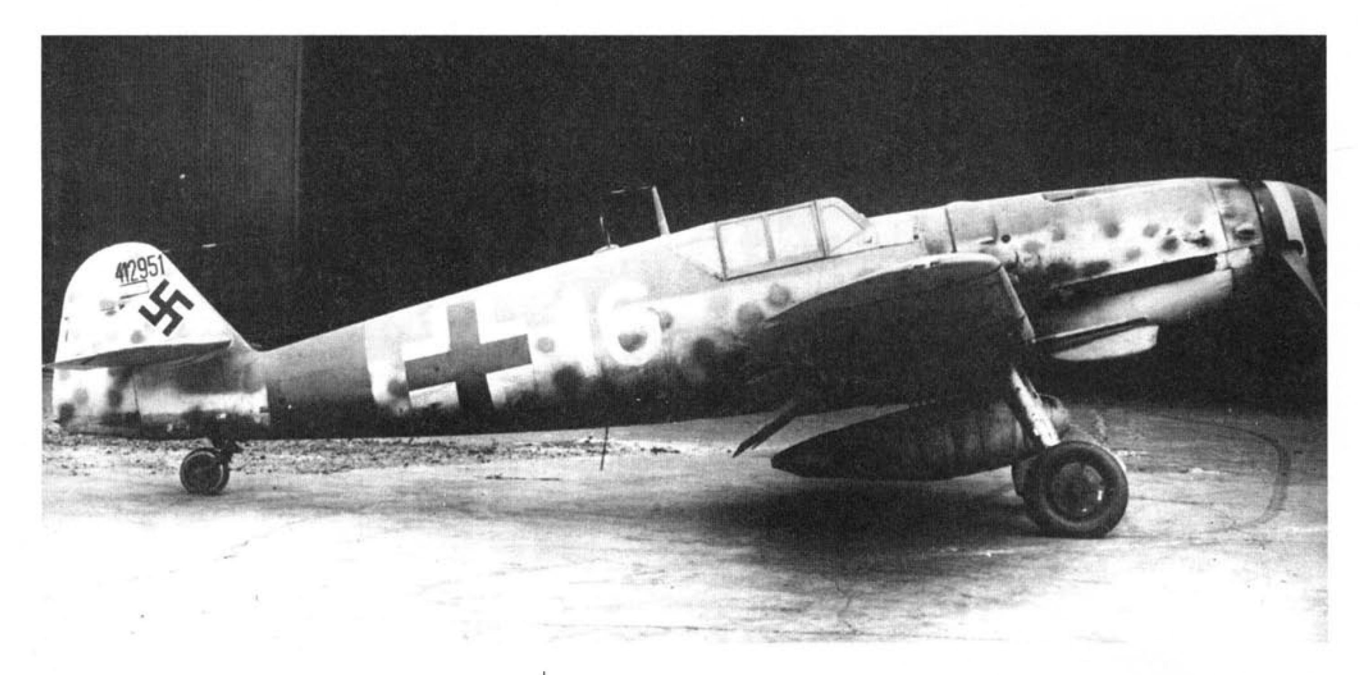
Впрочем, рассредоточение производства негативно повлияло, как отмечал Геринг, на качество — многие узлы, выпускаемые разными производителями, оказались невзаимозаменяемыми. Это обстоятельство немедленно снизило коэффициент исправности самолетов: несмотря на резкое увеличение объемов выпуска Bf 109 реальное число боеготовых истребителей в частях Люфтваффе возросло несущественно.

Производство двигателей DB 605 для Bf 109G также поначалу росло, однако с апреля 1944 г. по разным причинам оно покатилось вниз. В июле 1944 г. был поврежден завод в Генсхагене — основной поставщик двигателя. Уязвимость предприятия заставила перевести производство в гипсовые шахты под



Bf 109G-6 с DB 605AS

Bf 109G-6/trop



Истребитель Bf 109G-6/U2/R3/R6 с установленной на заводе системой форсирования GM-1, подвесным баком и двумя подкрыльевыми гондолами с пушками MG 151/20

Нейдельбергом. Теперь бомбардировщики союзников не могли остановить работу станочников, но возникли другие проблемы. Высокая влажность немедленно и негативно сказалась на станочном парке, а условия труда стали буквально адскими. К тому же электроснабжение часто прерывалось после бомбардировок. В таких условиях производить точную обработку деталей двигателя оказалось весьма трудно. Все же, заводы Генсхагена, Брауншвейга, Хеншеля и Штейра выпустили в 1944 г. более 22 тыс. моторов DB 605.

До появления варианта Bf 109G-8 самолеты-разведчики на базе «сто девятого» выпускались незначительными партиями либо переоборудовались в строевых частях из обычных истребителей. Однако в 1944 г. ситуация в воздухе стала настолько сложной для Люфтваффе, что любой из ранее применявшихся ближних разведчиков — будь то FW 189 или Bf 110 — легко уничтожался истребителями противника. Подобно тому, как в 1941 г. англичане широко применяли истребитель «Спитфайр», а советские ВВС — МиГ-3 для ведения разведки в ближайшем тылу неприятеля, к аналогичной тактике вынуждены были прибегнуть и немцы.

Помимо самолетов специальной постройки в вариант Bf 109G-8 переоборудовались поврежденные G-6, доставляемые на ремзаводы Люфтваффе специальными командами. Солидный объем заводских переделок, в отличие от прежних доработочных комплектов, позволил в типовом варианте разместить на «мессере» сразу несколько фотокамер: большую Rb 50/30 позади кабины пилота и две малых в хвостовой части фюзеляжа — Rb 12,5/7x9 или Rb 32/7x9. В случае установки всех трех фотоаппаратов вооружение, как правило, с машины снималось, однако чаще пулеметы MG 131 все же оставляли для самообороны.

Нередко на самолет-разведчик подвешивались стандартные 300-литровые бензобаки. Поздние варианты Bf 109G-8 получили взамен радиостанции FuG 16 более мощную FuG 17 с увеличенным радиусом действия. В левой консоли разведчика нередко устанавливали небольшую кинокамеру Robot II, позволявшую фиксировать результат разведки, пикируя на обнаруженную цель. Предусматривались два заводских доработочных комплекта — G-8/U2 с устройством GM-1 для подачи закиси азота и G-8/U3 с установкой системы водо-метанолового форсирования MW-50. Из числа полевых доработочных комплектов чаще других использовался R7 — установка радиополукомпаса с петлевой антенной позади кабины пилота.

Весьма непростой в пилотировании, особенно на взлетно-посадочных режимах, Bf 109 долгое время не имел двухместного учебного варианта. По словам Й. Штейнхофа, аса со 176 победами, каждый третий «мессершмитт» из числа выпущенных был потерян при аварии или катастрофе на взлете или посадке. Такой ценой заплатили Люфтваффе за упрямое нежелание В. Мессершмитта пересмотреть конструкцию шасси в интересах улучшения эксплуатационных характеристик. И вот, наконец, свершилось — в конце 1943 г. самолет Bf 109G-6/trop (зав. № 18319), он же



Истребители ПВО Рейха Bf 109G-6 с подвешенными под крылом пусковыми установками реактивных снарядов Wfr.Gr. 21

Bf 109V52, переоборудовали в двухместную учебную машину. В дальнейшем таким же переделкам подверглись еще около сотни выпущенных ранее G-2, G-4 и G-6 (из 900 запланированных). Рабочее место инструктора разместили позади кабины обучаемого и прикрыли фонарем особой формы, несколько расширенным для улучшения обзора. Вооружение не снималось, так как центровка и так сдвинулась назад. Иногда учебные машины имели подвесной 300-литровый бак.

Как известно, последней модификацией «мессера» с герметичной кабиной оказался «Густав-5»; истребителей Bf 109G-7, G-9 и т.д. не существовало. Следующей «четной» модификацией после «восьмерки» должен был стать G-10, однако его создание увязывалось с запуском в серийное производство двигателя DB 605D, появление которого уже традиционно затягивалось. В связи с этим в качестве «временной заплатки» после модификации G-6 с мая 1944 г. в серию был запущен истребитель Bf 109G-14. Главное, чем он отличался от предшественника, — использованием фонаря типа «Эрла» с существенно уменьшившимся числом металлических деталей переплета, что улучшило обзор для пилота в задней полусфере. В качестве стандартных элементов на самолет устанавливались мотор DB 605AM и система водо-метанолового форсирования MW-50, благодаря чему на режиме чрезвычайной мощности с впрыском «метилового шнапса» истребитель на малых высотах развивал максимальную скорость на 30—45 км/ч большую, чем в «безалкогольном» режиме. Вместе с новой модификацией двигателя на Bf 109G-14 нашел применение и специально подобранный винт VDM9-12159A с более широкими лопастями. Обязательной стала также установка радиополукомпаса FuG 16ZY.

«Истребительный штаб», стараясь наладить выпуск максимального числа «мессеров», распорядился стандартизировать производство и сократить номенклатуру заводских и полевых доработочных комплектов. Однако на деле превратить Bf 109G-14 в универсальный истребитель без субмодификаций все же не удалось. Часть машин изготавливали с мотор-пушкой MG 151/20, но параллельно строились также G-14/U4 с пушкой MK 108 и в небольших количествах G-14/U6 с MK 103 в развале блоков цилиндров. Поздние G-14 выпускались с укороченной мачтой антенны, а на последних сериях отказались и от нее, обеспечив крепление антенны непосредственно к узлу на поверхности фюзеляжа.

Полевые доработочные комплекты R1 и R3 делали возможной подвеску 300-литрового бака под фюзеляжем (первый еще и 250-кг бомбы на ETC 500), R2 — установку фотокамеры Rb 50/30, а R6 — подкрыльевых гондол с пушками MG 151/20. В заметных количествах «Густавы-14» приняли участие в боях во Франции, противодействуя высадке союзников, начатой в ходе операции «Оверлорд».

С осени 1944 г. на потяжелевших «Густавах» в очередной раз пришлось усилить колеса основных стоек — теперь до типоразмера 660x190 мм. В зависимости от поставщика хвостового оперения самолет мог комплектоваться либо обычным металлическим оперением, либо новым деревянным или металлическим, так называемым «высоким», хвостом. Руль направления помимо отгибаемых пластинок-флетнеров получил триммер, о необходимости которого столько твердили пилоты «мессеров». Однако ни на руле высоты, ни на элеронах триммеры так и не появились.

Часть самолетов серии G-14 оснащалась моторами DB 605ASM с нагнетателем от DB 603, в связи с этим увеличились размеры воздухозаборника ПЦН, маслорадиатора и изменились обводы верхних капотов подобно тому, как это делалось на Bf 109G-6/AS. Большой популярностью у пилотов пользовались истребители с моторами DB 605ASB, позволявшими получать хорошие высотные харак-

теристики без GM-1 и использовать 87-октановое топливо.

Следует подчеркнуть, что истребитель Bf 109G-14 стал по-настоящему крупносерийным: до мая 1945 г. было выпущено более 5500 машин этого типа, а количество заложенных примерно вдвое превышало это число. После окончания войны выяснилось, что практически все истребительные эскадры, летавшие на «мессершмитах», располагали некоторым количеством таких самолетов; они имелись на вооружении также истребительных групп «Север», «Восток», ближнеразведывательных групп NAGr 1, 2, 14, бывших бомбардировочных эскадр KG 6, 27, 30...

Другой массовой модификацией «сто девятого», растиражированной более чем в 6000 экземпляров, оказался уже упоминавшийся Bf 109G-10. Взлетную мощность его двигателя DB 605D разработчикам из «Даймлер-Бенц» удалось довести до 2000 л.с., а чрезвычайную на расчетной высоте — до 1800 л.с. путем повышения степени сжатия смеси в цилиндрах до 8,3/8,5 единиц. Подобно машинам с DB 605ASM, G-10 имел асимметричный капот без характерных «бульбов»-обтекателей, маслорадиатор повышенной производительности, воздухозаборник ПЦН увеличенного диаметра и широколопастный винт VDM9-12159A. Возросший взлетный вес потребовал применения колес 660x190 мм, которые уже нормально не помещались в консоли, поэтому на верхней поверхности крыла имелись характерные обтекатели. Под левой консолью появилась антенна радиостанции FuG 16ZY так называемого «морановского» типа.

Без внешних подвесок Bf 109G-10 оказался самым скоростным истребителем серии G, развивая при стандартной полетной массе 3100 кг у земли 550 км/ч и 690 км/ч на высоте 7400 м. Высоту 6000 м он набирал за 5,8 мин. В отличие от базовой модели на субмодификации G-10/U4 устанавливалась мотор-пушка MK 108. Вновь пошли в дело полевые доработочные комплекты: Bf 109G-10/R1 получил подфюзеляжный держатель ETC 500 для одной 250-кг бомбы или четырех 50-кг бомб на переходной балке ER-4, переключатель выбора варианта вооружения, а также 5-мм бронеплиту под маслобаком. Bf 109G-10/R2 с двигателем DB 605DB был разведчиком без пулеметов MG 131 с фотоаппаратом Rb 50/30 или Rb 75/30. Bf 109G-10/R4 дополнительно вооружался парой 30-мм пушек MK 108 в подкрыльевых гондолах. Bf 109G-10/R6 отличался от последнего применением 20-мм пушек MG 151 вместо MK 108. На машинах субмодификации Bf 109G-10/R7 под крылом могли подвешиваться две пусковые установки Wfr.Gr.21 для 210-мм неуправляемых реактивных снарядов, а комплект R8 означал возможность установки фотокинопулемета BSK 16 в левой консоли.



Закатывают на стоянку истребитель-фоторазведчик Bf 109G-8

Некоторые машины оснащались деревянной хвостовой частью с килем увеличенных размеров, другие комплектовались аналогичным металлическим килем. Часть самолетов комплектовались удлиненной хвостовой опорой, у ряда машин хвостовая стойка убиралась, но в большинстве случаев ее выполняли неубирающейся. Абсолютное большинство «десяток» построили с фонарем типа «Эрла» и «галландовским» вариантом бронезаголовника с бронестеклом. При отсутствии двигателей DB 605D на Bf 109G-10, случалось, устанавливали DB 605ASM, и тогда самолет становился практически неотличим от поздних G-14.

В трофейных документах Люфтваффе и министерства авиации Германии нет упоминаний о существовании модификации Bf 109G-16, однако о постройке одного опытного самолета с таким обозначением рассказывали ветераны фирмы «Мессершмитт». Известна только одна фотография, на которой, якобы, запечатлен облик этой таинственной машины. Судя по ней, самолет имел капот, характерный для истребителей с мотором DB 605AS, и пылефильтр, две подкрыльевые гондолы с пушками MG 151/20 и подфюзеляжный бомбодержатель для четырех бомб SC 50. Интересно, что машина получила створки, прикрывающие колеса основных стоек в убранном положении (характерные только для Bf 109K). Как бы то ни было, в серии Bf 109G-16 не выпускался.

Высотный истребитель Bf 109H

В ходе воздушной войны перед Люфтваффе все острее вставала задача борьбы с высотными бомбардировщиками союзников. В качестве промежуточного, «быстрого» решения, которое предусматривало модернизацию уже существующего самолета, В. Мессершмитт предложил создать такую машину на базе «Фридриха». Истребитель Bf 109H представлял собой планер Bf 109F с двигателем DB 601E (с нагнетателем повышенной высотности) и дополнительными вставками в консоли, в результате чего размах крыла возрастал до 12 м. Параллельно с этой темой конструкторами фирмы «Мессершмитт» прорабатывался высотный истребитель Me 209-II, который должен был впоследствии заменить Bf 109H. Техническое управление министерства авиации постоянно поднимало планку требований к машине указанного назначения и весной 1943 г. рекомендовало увеличить его потолок с 13000 до 15000 м. Это потребовало внесения серьезных изменений в проект Bf 109H, поэтому 23 апреля 1943 г. конструкторы фирмы «Мессершмитт» предложили отказаться от его разработки и сосредоточить усилия на Me 209-II. Однако проект «двести девятого» предусматривал использование специальных высотных двигателей — DB 628A или DB 603U с турбокомпрессором TKL-15. По расчетам, потолок Me 209-II с такими моторами мог составить 17500 м. Вместе с тем, отработка новых двигателей требовала продолжительного времени, а высотный истребитель требовался Люфтваффе как можно скорее. В результате Техническое управление приняло неожиданное решение: прекратить разработку Me 209-II и вернуться к более простому и реальному проекту Bf 109H, но с учетом уже накопленного опыта, в том числе и в отношении двигателя DB628.

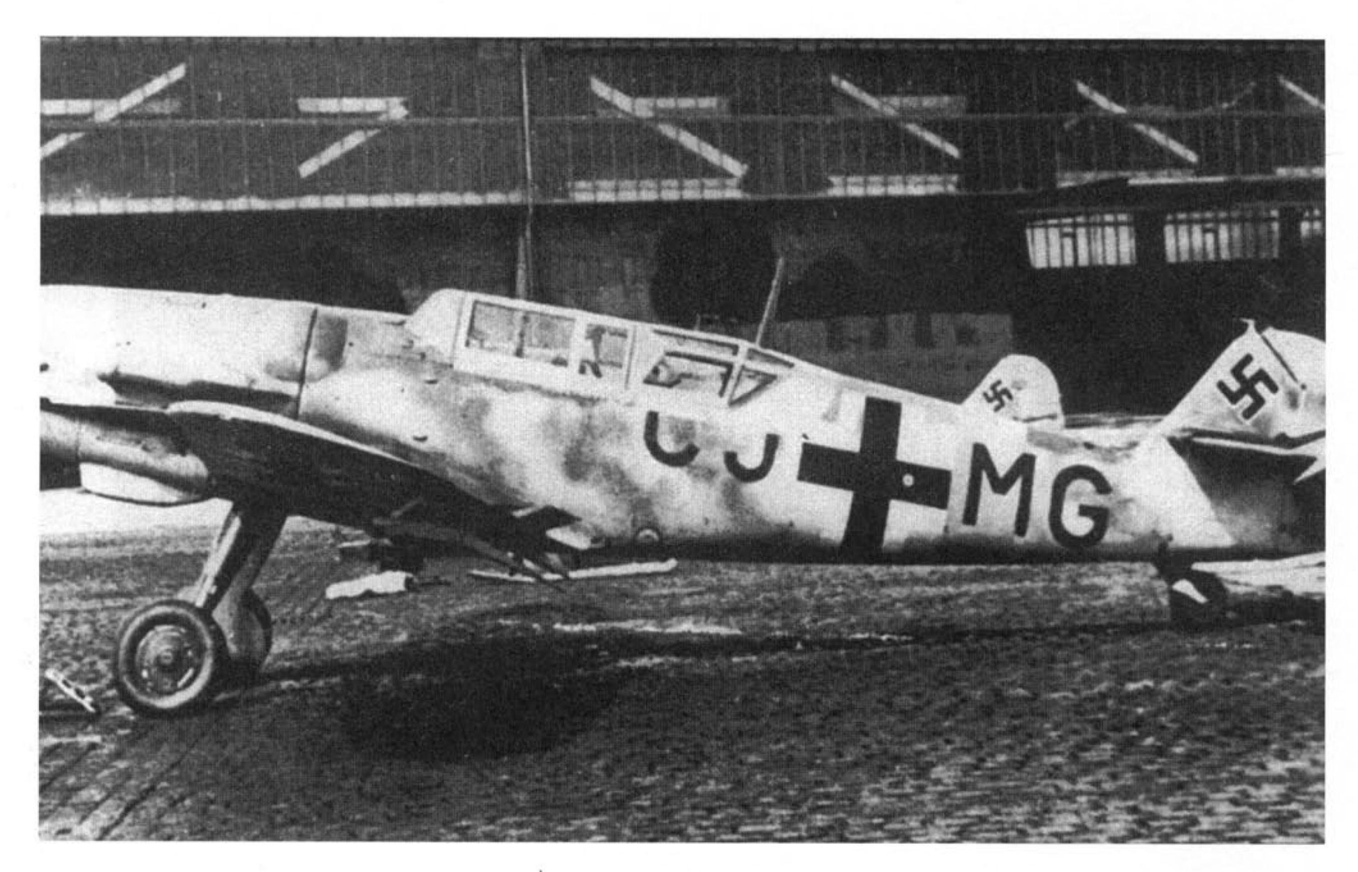
Для отработки силовой установки с двигателем DB 628 планер Bf 109G-5 (зав. № 16281) переделали, и самолет получил наименование Bf 109V49. После завершения стендовых испытаний аналогичный мотор установили на другой планер Bf 109G-3 (зав. № 15338). Самолет под обозначением Bf 109V50 впервые поднялся в небо 18 мая 1943 г. под управлением летчика Венделя. Несмотря на близкую к DB 605A конструкцию, DB 628A с двухступенчатым нагнетателем и промежуточным охладителем был намного тяжелее (на 170 кг) и обладал большими размерами. Самолет оснастили туннельным коком и винтом с уширенными лопастями, при этом носовую часть пришлось удлинить на 0,75 м и установить в хвостовой части противовес. Кроме того, крыло передвинули вперед на 0,25 м, а площадь хвостового оперения увеличили.

После непродолжительных испытаний в Аугсбурге Bf 109V50 переправили в испытательный центр «Даймлер-Бенц» в Эхтердингене, где пилоты-испытатели сумели подняться на этой машине на высоту 15500 м. По расчетам, на взлетном режиме серийный двигатель DB 628 должен был иметь мощность 1490 л.с., на высоте 2000 м — 1580 л.с., на высоте 6400 м — 1480 л.с., на высоте 9600 м — 1350 л.с. и на высоте 12 000 м — 1130 л.с. В июле 1943 г. мотор DB 628 поставили на еще один Bf 109G-5, также получивший увеличенный киль, крыло большего размаха и обозначение Bf 109V54 (DV+JB). Однако вскоре выяснилось, что доводка нового двигателя сопровождается огромными трудностями.

Параллельно велась переделка нескольких планеров Bf 109F-4 в предсерийные Bf 109H-0. Помимо вставки в крыло прямоугольных в плане секций изменили и конструкцию шасси, сделав основные стойки убирающимися поворотом внутрь. Удлиненный стабилизатор получил подкосы. В остальном Bf 109H-0 по конструкции не отличался от Bf 109F-4/Z, сохранив двигатель DB 601E-1 с системой форсирования GM-1. Вооружение состояло из одной 20-мм пушки MG 151 и двух 7,9-мм пулеметов MG 17. На этих машинах в основном планировалось изучить проблемы, возникающие при полетах вблизи практического потолка, и доработать высотное оборудование. Самолеты Bf 109H-1, предназначавшиеся для проведения войсковых испытаний, строились на базе планеров Bf 109G-5 с гермокабиной, двигателем DB 605A и системой форсирования GM-1.

Несколько Bf 109H-1 в начале 1944 г. проходили войсковые испытания в экспериментальном отряде, базировавшемся в предместьях Парижа. Хотя летные данные истребителя посчитали удовлетворительными, а потолок довели до 14500 м, вскрылись и негативные стороны машины. Так, при пикировании на скорости 730 км/ч начинался флаттер крыла; в одном из полетов летчик-испытатель Вандель едва не погиб, когда левая консоль отвалилась. После проведения еще нескольких испытательных полетов дальнейшие работы по Bf 109H были прекращены, так был сделан выбор в пользу истребителя Ta 152H.

22 декабря 1943 г. был облетан еще один опытный самолет — Bf 109V55 (зав. № 15709, DV+JC). Первоначально он имел обозначение Me 209-V6, но когда программу Me 209 закрыли, машину переобозначили, сделав вид, что это «все тот же Bf 109H». Истребитель сохранил удлиненную носовую часть фюзеляжа,



Прототип учебного истребителя Bf 109G-12

но получил двигатель DB 605B с нагнетателем от DB 603 и капот по образцу Bf 109G. Машина отличалась удлиненными законцовками крыла от высотного варианта Me 209, в результате его размах составил 13,25 м. В дальнейшем предполагалось на серийный вариант машины по типу Bf 109V55 устанавливать двигатели Jumo 213E-1 с системой GM-1. Намечалось организовать производство этого самолета в следующих вариантах:

— тяжелого истребителя Bf 109H-2 с тремя 30-мм пушками MK 103 и двумя 20-мм MG 151;

— легкого истребителя Bf 109H-3 с одной 30-мм пушкой MK 108 и двумя 13-мм пулеметами MG 131;

— разведчика Bf 109H-4 с одной фотокамерой Rb 50/30 или Rb 75/30.

Планировалось, что в конце 1944 г. истребители модификации H будут строить большой серией, причем их выпуск в декабре должен был составить 1200 машин. Однако ни один из вариантов Bf 109H не приняли, и все работы прекратились после уничтожения опытного Bf 109V55 в результате налета авиации союзников на Аугсбург 25 февраля 1944 г. Его предшественник Bf 109V54 с двигателем DB 628 также был разбит бомбардировщиками союзников 14 августа 1944 г.

Краткое описание конструкции самолета Bf 109G-2

(заимствовано с небольшими изменениями из справочника по немецким самолетам, изданного НИИ ВВС КА в 1944 г.)

Крыло однолонжеронное с работающей дюралюминиевой обшивкой, трапециевидной формы в плане с эллиптическими законцовками, состоит из двух консолей, стыкующихся непосредственно с фюзеляжем.

Лонжерон расположен на расстоянии 45% хорды от носка крыла, что дает возможность убирать ногу шасси с колесом в носовую часть крыла. Сечения лонжерона двутавровые. Конструкция его состоит из сплошной дюралюминиевой стенки и двух полок — верхней и нижней, образованных приклепанными к стенке прессованными дюралюминиевыми уголками переменного по размаху сечения. К концу крыла лонжерон переходит в швеллер, гнутый из стенки лонжерона. В корневой части пояса лонжеронов усилены стальными накладками и дюралюминиевыми угольниками.

Поперечный набор крыла состоит из основных и промежуточных нервюр. Корневая и следующая за ней основная нервюра ферменного типа. Раскосы фермы образованы открытыми гнутыми дюралюминиевыми



Поздний Bf 109G-14 с обтекателями колес, аналогичными примененным на G-10 и K

профилями, приклепанными с обеих сторон к стенке нервюры. Остальные нервюры — штампованные из дюралюминиевых листов с отбортованными краями, образующими полки нервюр, и с отверстиями облегчения в стенках.

Стрингеры выполнены из открытых гнутых дюралюминиевых профилей. В местах пересечения стрингеров с нервюрами полки нервюр не прорезаются, а подминаются как стрингер, так и полка.

Вырез в нижней обшивке носка крыла под ногу шасси закрыт дюралюминиевым корытообразным кожухом, включенным в силовую схему крыла и образующим совместно с обшивкой замкнутый контур.

На нижней поверхности консоли имеются две большие силовые панели, предназначенные для монтажа и осмотра механизмов, предкрылков, гидросистемы и органов управления самолетом. На верхней и нижней поверхностях имеются смотровые лючки. Каждая консоль стыкуется с фюзеляжем в трех точках. Два узла крепятся к верхней и нижней полкам лонжерона. Третий передний узел, прикрепленный к стенке корневой нервюры у кожуха для укладки ноги шасси, может регулироваться при его установке как по горизонтали, так и по вертикали. Соединение узлов крыла и фюзеляжа выполнено при помощи шаровых вкладышей и пальцев. Палец верхнего узла на лонжероне расположен вертикально; палец нижнего узла на лонжероне — горизонтально, вдоль хорды. Такое расположение осей крепежных элементов, наличие шаровых вкладышей, большие зазоры между ушами и вилками, а также регулируемая установка переднего кронштейна допускают стыковку крыла с фюзеляжем при значительном отклонении от номинальных размеров.

Крыло снабжено независающими элеронами типа «Фрайз», автоматическими предкрылками и разрезными закрылками. Каркас и носок элеронов — дюралюминиевые, обшивка — полотняная. Каждый элерон подвешен на двух кронштейнах с шарикоподшипниками. Кронштейны при установке могут регулироваться по высоте и вдоль размаха. Весовая балансировка элеронов стопроцентная. Балансиры вынесены на кронштейнах наружу, под крыло. Элероны имеют жесткие отгибаемые на земле пластинки-флетнеры.

Автоматический предкрылок подвешен в двух точках к нервюрам крыла. Закрылки подвешены к крылу на шомполах. Закрылок состоит из двух частей — консольной и центро-

планной. Центропланная часть является одновременно выходной частью туннеля жидкостного радиатора. Она состоит из двух створок — верхней и нижней. Створки могут находиться в трех положениях:

1. При закрытых створках радиатора внешняя поверхность верхней створки составляет продолжение поверхности крыла, а нижняя поверхность нижней створки является продолжением обводов туннеля радиатора.

2. При открытых створках радиатора верхняя створка отклонена вверх, а нижняя — вниз.

3. При опущенных закрылках обе створки опущены вниз.

Створки связаны между собой кинематически. Консольная и центральная части закрылков также имеют между собой кинематическую связь.

Закрылки отклоняются на 40° и могут быть опущены на любой угол в этом диапазоне. Управление закрылками — механическое.

Фюзеляж — полумонокок с работающей обшивкой. Он делится на три части:

— переднюю (кабинную) часть — от первого шпангоута, к которому крепится моторная рама, до конца кабины;

— хвостовую часть — от конца кабины пилота до оперения;

— отъемный хвостовой отсек.

Фюзеляж в целом (за исключением фонаря) имеет плавные хорошо обтекаемые формы и небольшой мидель, равный 0,955 м². Передняя часть фюзеляжа расширяется к низу. Нижняя поверхность ее является продолжением крыла. Передняя часть фюзеляжа имеет четыре лонжерона, выполненных из дюралюминиевых прессованных угольников. Сечения полок лонжеронов постепенно уменьшаются к концу, где они стыкуются со стрингерами хвостовой части фюзеляжа. Передний шпангоут — штампованный из одного дюралюминиевого листа, остальные шпангоуты выполнены из гнутых дюралюминиевых профилей.

Хвостовая часть фюзеляжа — яйцевидного сечения, собирается из двух половин, стыкующихся между собой в плоскости симметрии

Этот истребитель из I/JG53 имел фонарь «Эрла», новый тип капота мотора без «бульбов» и колеса основных стоек промежуточного размера





Истребитель Bf 109G-10 с новой капотировкой мотора DB 605D, увеличенным маслорадиатором и «высоким» килем. Створки шасси демонтированы — обычно к этой мере прибегали при базировании на размокшем полевом аэродроме весной или осенью

самолета при общей сборке фюзеляжа. Каждая половина составлена из листов с отбортованными краями, образующими шпангоуты, и гладких листов, чередующихся через один. Гладкие листы ложатся на подсечки шпангоутов, образуя поверхность без выступов. Стрингеры из гнутых профилей пропущены через отверстия, прорезанные в шпангоутах. Половины хвостовой части стыкуются между собой при помощи верхнего и нижнего стрингеров и накладок, связывающих между собой половинки шпангоутов. Соединение передней и хвостовой частей фюзеляжа — неразъемное.

Отъемный хвостовой отсек крепится к заднему шпангоуту хвостовой части восемью болтами, расположенными по контуру, и четырьмя стыковыми планками по бортам фюзеляжа. В хвостовом отсеке имеется вырез под убирающееся хвостовое колесо, закрываемый внутри съемным кожухом.

Фонарь кабины, имеющий прямолинейные очертания и плоское остекление, состоит из трех частей:

— передней части (козырька), неподвижно укрепленной на фюзеляже;

— передней откидной части, открывающейся вверх вправо, на которой крепится верхняя часть брони — наголовник и затыльник;

— задней части, укрепленной на замках.

Летчик на взлете, в полете и на посадке не открывает фонарь. Он сбрасывает его в полете только в аварийных случаях. Для аварийного сброса фонаря следует потянуть на себя ручку, установленную на левом борту в кабине пилота. При этом освобождается и сбрасывается задняя часть фонаря, увлекая за собой связанную с ней при помощи троса среднюю часть.

Кабина имеет хорошую вентиляцию. Сиденье летчика регулируется по высоте на земле. Ножные педали также имеют регулировку.

Стабилизатор (хвостового оперения) состоит из двух половин — верхней и нижней. Каждая половина собирается отдельно, после чего они соединяются при помощи продольного шомпола, пропущенного в носке с внутренней стороны. Стабилизатор регулируется в полете. Киль — несимметричного профиля, что предусмотрено для компенсации реактивного момента от вращения винта. Конструкция его, как и у стабилизатора, состоит из двух половин, представляющих собой обшивку с приклепанными к ней половинками лонжерона и нервюр. Носок киля — литой из электрона.

Рули глубины и поворота имеют дюралюминиевые каркасы, жесткие носки и полотняную обшивку. Аэродинамическая компенсация рулей — роговая. Весовая балансировка — стопроцентная. Триммеров нет. Аэродинамическая балансировка рулей производится на земле путем отгибания неподвижных пластинок.

Шасси — консольного типа, убирающееся вдоль размаха к концам крыла. Ноги шасси в выпущенном положении наклонены наружу от оси самолета для увеличения колеи. В убранном положении амортизационные стойки и колеса не полностью прикрываются щитками, установленными на стойках, — около половины колеса остается открытым. Размер колеса — 650x150 мм. Давление в пневматиках 3—4 кг/см^2. Колеса снабжены гидравлическими тормозами.

Хвостовое колесо — полуубирающееся. Стопорится оно автоматически. Размер хвостового колеса — 290x110 мм. Давление в пневматике составляет 2,5 кг/см^2.

Убирание и выпуск шасси и хвостового колеса осуществляются гидравлической системой. Управление тормозами — ножное, гидравлическое.

Винтомоторная группа

На самолете установлен V-образный перевернутый 12-цилиндровый пушечный мотор DB 605A/1 жидкостного охлаждения с непосредственным впрыском топлива в цилиндры.

Двигатель работает на топливе с октановым числом 87 (по немецкой шкале). Охлаждающая жидкость — смесь воды с гликолем в отношении 1:1.

Моторная установка выполнена весьма компактно. Мотор тщательно закапотирован.

Капот состоит из переднего кольца, установленного непосредственно за обтекателем винта, и трех больших откидывающихся крышек. Нижняя крышка со смонтированным на ней маслорадиатором и его туннелем подвешена с правой стороны на шомполе и удерживается с другой стороны на двух замках типа «мессершмитт». Две верхние боковые крышки соединены между собой шомпольным шарниром сверху по оси капота. Каждая из этих крышек имеет сверху желоб для пулемета. На левой крышке укреплен всасывающий патрубок. Верхние крышки притягиваются к каркасу капота двумя замками каждая. Таким образом, для снятия капота с мотора достаточно открыть шесть замков, откинуть нижнюю крышку и поднять верхние крышки, подперев их трубчатыми тягами, шарнирно прикрепленными к каркасу капота.

Подвеска мотора амортизированная, осуществляется в четырех точках.

Моторная рама состоит из двух штампованных электронных подмоторных брусьев и двух стальных трубчатых подкосов. К фюзеляжу моторная рама присоединяется при помощи шаровых опор, укрепленных на фюзеляже, и шаровых наконечников, ввернутых в концы подмоторных брусьев и подкосов. Наконечники притягиваются к опорам накидными гайками. Такая конструкция моторной рамы позволяет быстро установить мотор и снять его для ремонта, а также обеспечивает взаимозаменяемость моторных установок.

Два жидкостных радиатора с автоматически регулируемыми заслонками на входе и выходе установлены в туннелях под правой и левой плоскостями крыла у фюзеляжа. Радиаторы глубоко утоплены в крыло и мало выступают за нижний обвод крыла.

Передняя заслонка и задние створки туннеля кинематически связаны между собой. Управляются заслонки радиаторов автоматически, при помощи термостатов и гидросистемы с приводом от моторной помпы. Заслонки радиаторов имеют также дублированное ручное гидравлическое управление.

Взлетная мощность (по данным НИИ ВВС)	1550 л.с.
Номинальная мощность (при 2600 об/мин и Рк =1,3—1,32 кг/см^2):	
на земле	1310 л.с.
на 1-й границе высотности (2300 м)	1390 л.с.
на 2-й границе высотности (5800 м)	1300 л.с.

На самолете предусмотрена возможность выключения из системы охлаждения правого или левого радиаторов в случае их повреждения.

Особенностью установки радиаторов является применение отсоса пограничного слоя для улучшения аэродинамики входной части туннеля. Для этого вдоль входа в туннель радиатора устроена узкая щель, через которую воздух засасывается в обводный канал, расположенный над туннелем и заканчивающийся выходной щелью постоянного сечения в задней кромке закрылка. Такое устройство должно было обеспечить эффективную работу верхней части сотов радиатора, не выступающей непосредственно в поток.

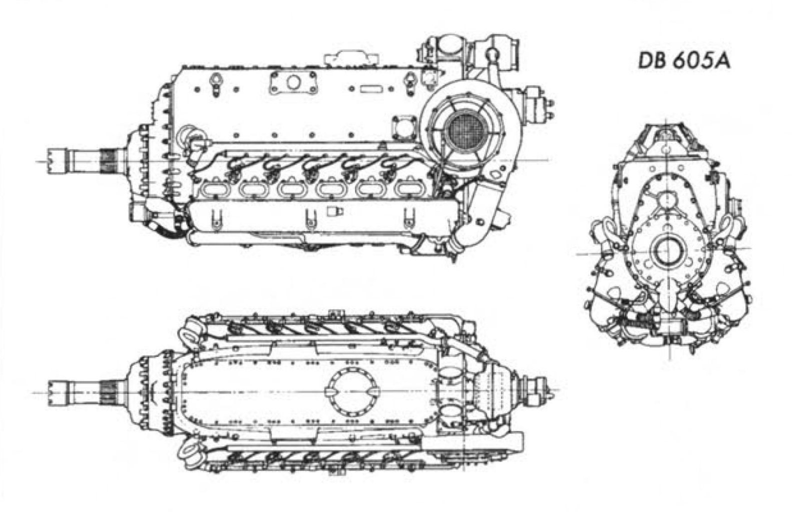
Два расширительных бачка установлены с каждой стороны мотора под подмоторными брусьями.

Охлаждающая система снабжена двумя сепараторами пара, установленными на выходе из блоков мотора.

Маслобак — подковообразной формы, установлен на носке мотора. Запас масла — 35 л.

Масляный радиатор со своим туннелем установлен на нижней крышке капота и отводится вместе с ней вниз и в сторону, что облегчает доступ к агрегатам, расположенным в нижней части мотора. Охлаждение масла регулируется заслонкой, стоящей на выходной части туннеля. Управляется заслонка автоматически от гидросистемы при помощи термостата.

Схема мотора DB 605A





Трофейный Bf 109G-2 из экспозиции Королевского военного музея в Даксфорде в свое время принадлежал I/JG77

Маслосистема снабжена приспособлением для разжижения масла. Дренаж масляной системы осуществляется через картер мотора.

Мягкий бензобак креслообразной формы изготовлен из резины толщиной ~ 10 мм. Бак установлен под креслом пилота и за бронеспинкой. Запас горючего в баке 300 кг. Заливная горловина бака находится в верхней части фюзеляжа, позади бензобака. В бензосистеме имеются два бензофильтра и воздухоочиститель. Фильтры установлены на магистрали до бензопомпы, воздухоочиститель — после нее. Горючее подается в мотор при помощи моторной бензопомпы. На случай отказа моторной помпы имеется ручная помпа. Кроме того, на баке установлена высотная электробензопомпа. Предусмотрена возможность наружной подвески дополнительного бензобака, подводка к которому установлена на всех самолетах. Перекачка горючего из подвесного бензобака производится посредством давления, создаваемого нагнетателем мотора. Перекачивающая магистраль от дополнительного бака к основному проходит по правому борту в кабине пилота и снабжена контрольным стеклом.

Всасывающий патрубок состоит из двух частей — внутренней и внешней. Внутренняя часть привернута к фланцу нагнетателя, внешняя часть приклепана к левой верхней крышке капота. По контуру обреза внутренней части патрубка приложена резиновая прокладка, обеспечивающая герметичное прилегание к ней внешнего патрубка при закрытии капота. Заборное отверстие круглого сечения расположено перпендикулярно потоку и отнесено в сторону от капота для повышения высотности мотора от скоростного наддува.

Выхлопная система состоит из 12 индивидуальных патрубков реактивного типа. Патрубки сверху и снизу прикрыты щитками из жароупорной стали.

На самолете установлен электромеханический трехлопастный винт фирмы VDM с постоянным числом оборотов. Автомат постоянных оборотов связан с сектором газа, так что каждому положению сектора газа соответствует равновесное число оборотов. Помимо этого на ручке сектора газа имеется двойной электрический тумблер, посредством которого может быть облегчен или затяжелен винт. Диаметр винта 3,0 м. Ширина лопасти 305 мм.

В системе управления агрегатами винтомоторной грунты автоматизированы следующие функции:

— регулирование состава смеси;

— управление скоростями нагнетателя (при помощи специальной гидромуфты);

— регулирование температуры охлаждающей жидкости;

— регулирование температуры масла;

— управление шагом винта.

Оборудование

Приборная доска состоит из одной панели, на которой при помощи амортизаторов укреплены следующие пилотажно-навигационные приборы:

1. Указатель скорости.
2. Указатель высоты.
3. Дистанционный электрический компас.
4. Комбинированный прибор, состоящий из авиагоризонта, указателя поворота и указателя скольжения.

Кроме того, на приборной доске размещены приборы контроля работы винтомоторной группы и счетчики расхода боезапаса.

Датчик дистанционного электрического компаса фирмы «Патин» расположен в хвостовой части фюзеляжа, в достаточном удалении от крупных стальных масс (бронеспинки).

У левого борта кабины расположены штурвалы управления стабилизатором и закрылками, сектор газа, рычаг останова мотора, индикаторы положения стабилизатора, закрылков и шасси, кнопки убирания и выпуска шасси и электросигнализация шасси.

У правого борта сосредоточено управление электрооборудованием, кислородными приборами, радиостанцией.

Двухсторонняя связь самолета с землей и другими самолетами осуществляется при помощи коротковолновой радиостанции типа ФуГ-7а, установленной в хвостовой части фюзеляжа.

Высотные полеты обеспечиваются кислородным легочным автоматом фирмы «Дрегер и Ауэр».

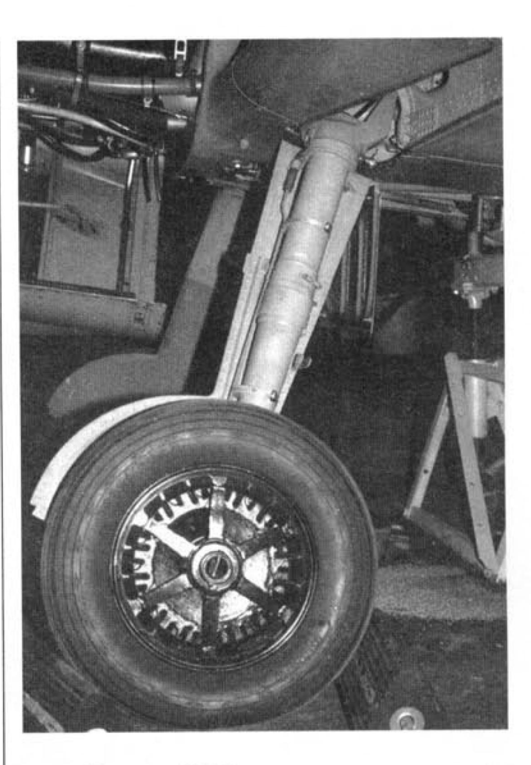
Посадочной фары на самолете нет. Полеты ночью возможны только при специально оборудованном ночном старте.

Вооружение

Вооружение самолета состоит из трех пушек MG-151 калибра 20 мм и двух пулеметов MG-17 калибра 7,92 мм. Одна из пушек, укрепленная на моторе, стреляет через вал редуктора мотора и имеет боезапас 180 снарядов. Две пушки (на модификации Bf 109G-2/R6) размещены под плоскостями, в специальных обтекателях. Запас снарядов 140 шт. на каждую. Питание всех пушек ленточное.

Над мотором установлены два синхронных пулемета MG-17 калибра 7,92 мм с запасом патронов 500 шт. на каждый.

На самолете установлен коллиматорный прицелРеви С/12С, в конструкции которого предусмотрен механический дублер. Продолжительность непрерывной стрельбы из моторной пушки 15,43 с, из подкрыльных пушек 12 с и из пулеметов 32,4 с.



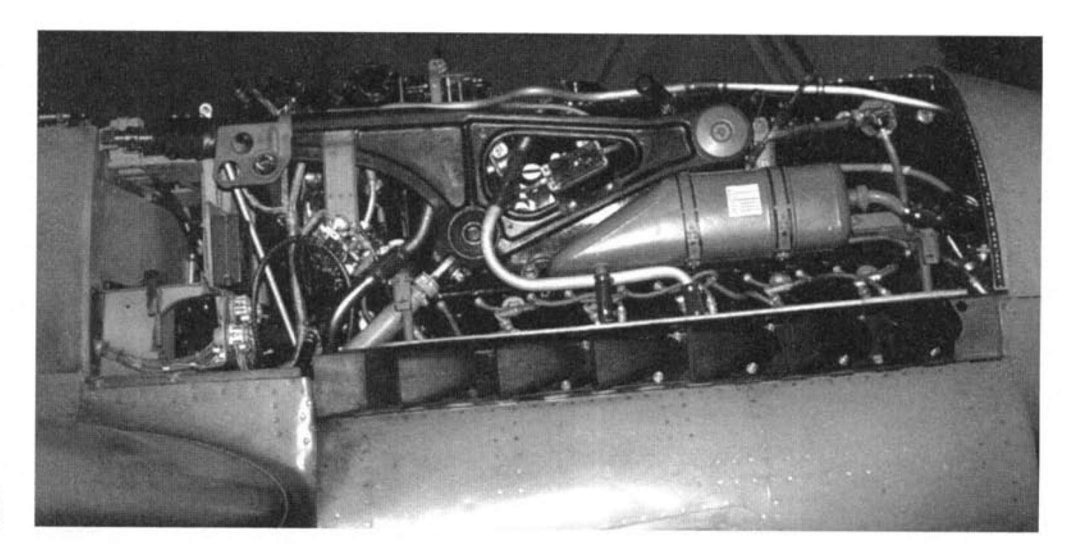
Основные стойки шасси Bf 109G-2

Управление огнем пушек — электрическое, огнем пулеметов — пневмоэлектрическое.

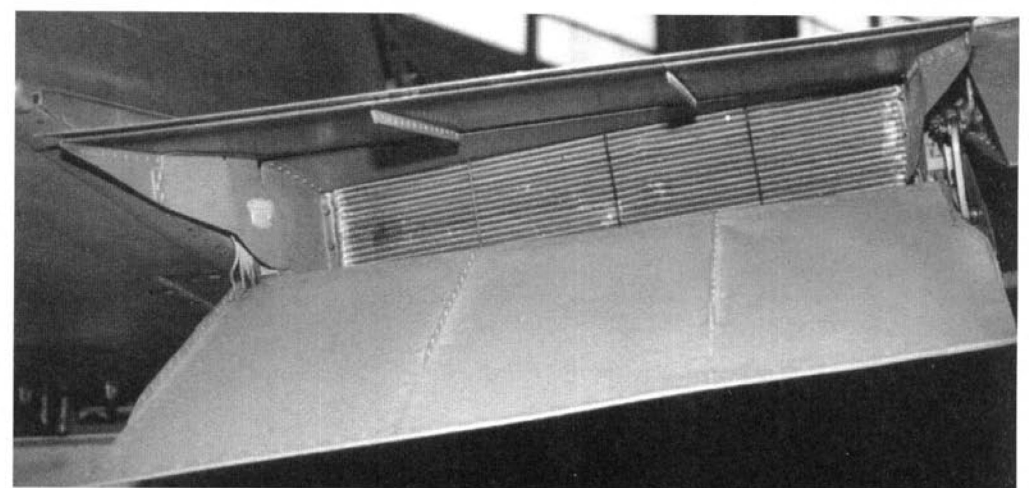
Перезарядка пушек — автоматическая с помощью реверсивного электромоторчика — происходит при отпускании кнопки спуска в тех случаях, когда части не находятся в крайнем заднем положении. Перезарядка пулеметов — пневмоэлектрическая. Для работы на земле пушки MG-151 имеют механическую перезарядку.

Под фюзеляжем на специальных ушках могут быть подвешены бомбодержатели для бомбы весом до 250 кг (имеются сведения, что допускается подвеска бомбодержатели для бомбы весом до 500 кг). Сбрасывание бомбы — электрическое, от кнопки, расположенной на левой стороне верхней части ручки управления самолетом. Имеется также дублированное механическое управление сбрасыванием бомбы.

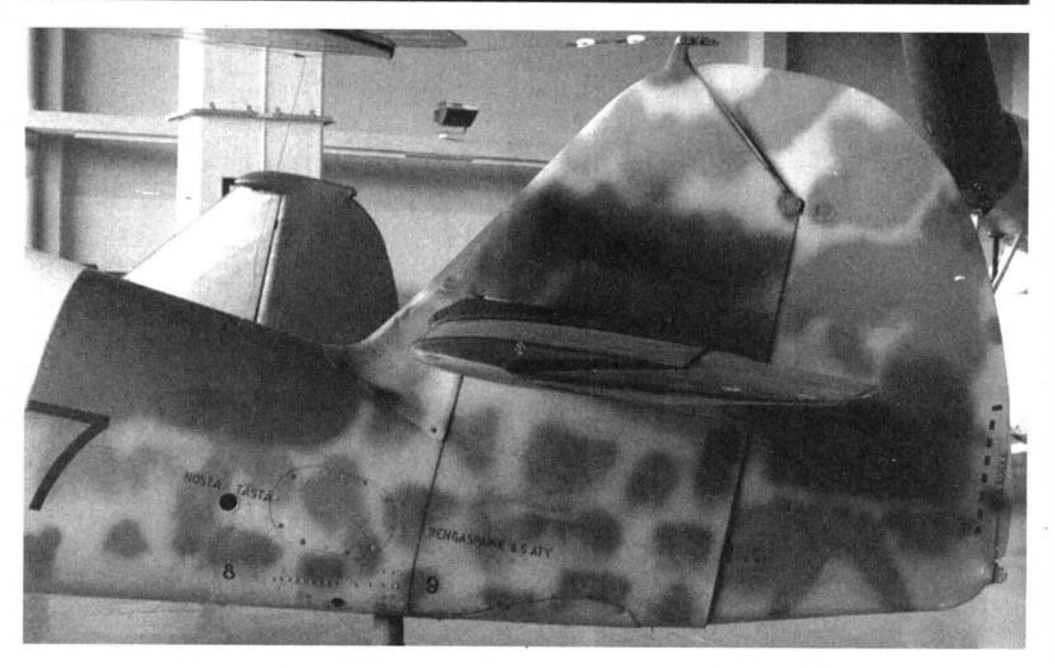
Три пушки MG-151 устанавливаются не на всех самолетах Ме-109Г-2. Встречаются самолеты с трехточечным вооружением, на которых подкрыльевые пушки отсутствуют и имеются, следовательно, только два мелкокалиберных пулемета и одна моторная пушка (вариант вооружения Bf 109F). Однако приводка и силовые элементы для установок подкрыльевых пушек предусматриваются на всех самолетах Bf 109G-2.



Вид справа
мотоустановки Bf 109G-2

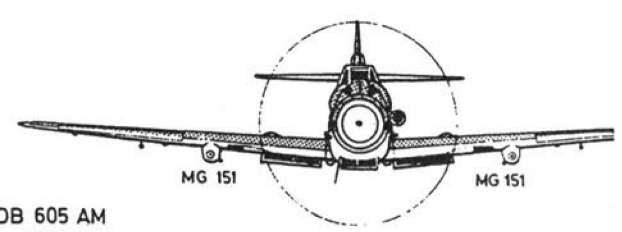


Регулирующие створки
водо-гликолевого
радиатора «сто девятого»



Хвостовое оперение
истребителя, характерное
для машин модификаций
G-2 - G-6

Лист с данными истребителя Bf 109G-6/U4/R6 из официального отчета завода WNF, составленного после войны по указанию союзников

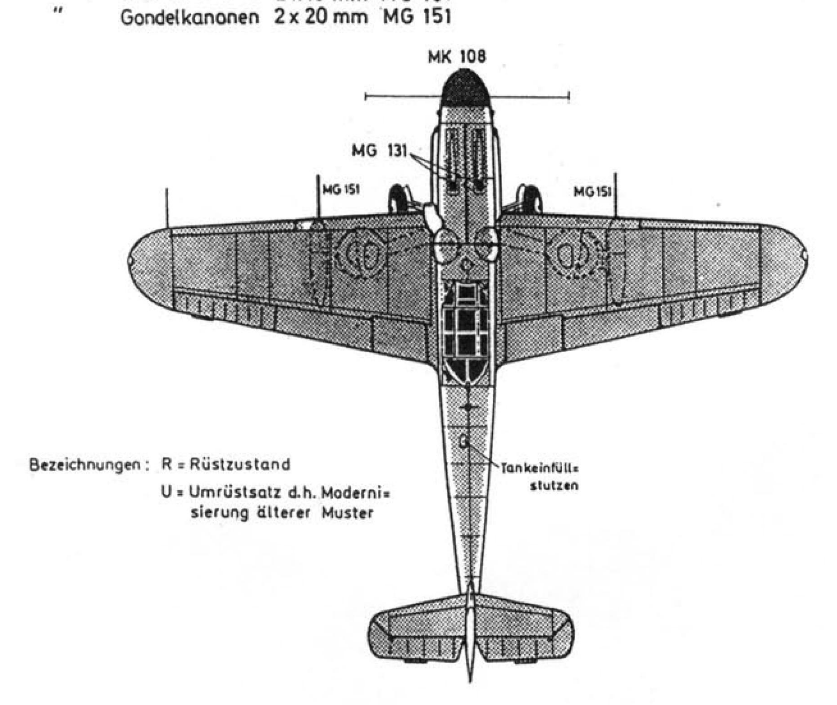


TECHNISCHE ANGABEN :

Triebwerk	Daimler-Benz DB 605 AM
Startleistung	1475 PS
Spannweite	9,92 m
Länge	8,94 m
Rüstgewicht	2700 kg
Fluggewicht	3153 kg
Höchstgeschw. in Meereshöhe	542 km/h
" in 6000 m	615 km/h
Dienstgipfelhöhe	12100 m
Steigzeit auf 5000 m	5,5 min
Reichweite	650 km
Bewaffnung	1 x 30 mm MK 108
"	2 x 13 mm MG 131
" Gondelkanonen	2 x 20 mm MG 151



Messerschmitt
Me 109 G-6



Бронирование

Система броневой защиты летчика состоит из перечисленных ниже компонентов:

— броневого надголовника толщиной 10 мм;

— броневого заголовника толщиной 10 мм;

— бронеспинки, состоящей из трех плит: верхней плиты толщиной 8 мм, средней плиты толщиной 4 мм и нижней плиты (загнутой под сиденье летчика) толщиной 4 мм;

— бронестекла толщиной 60 мм, установленного спереди в неподвижной части фонаря.

Бензобак защищен сзади дюралюминиевой броней толщиной 21 мм, собранной из 27 листов по 0,8 мм каждый.

Вся стальная броня — гомогенная. Углы броневой защиты следующие: в вертикальной плоскости — сзади вверх 45° (встречаются самолеты с другим надголовником, за счет укорочения которого угол защиты уменьшается до 30°), сзади вниз до 35°; в горизонтальной плоскости — влево и вправо по 10°.

В ГЕРМАНИИ И НА ЗАПАДНОМ ФРОНТЕ

Первые месяцы 1942 г. в Германии проходили под знаком рационализации авиационного производства. Занимаясь программами выпуска самолетов различных типов, генерал-фельдмаршал Э. Мильх особое внимание уделил одномоторным истребителям. В конце марта он представил рейхсмаршалу и начальнику Генерального штаба Люфтваффе Г. Ешоннеку честолюбивый план создания «щита над Германией», убеждая своего непосредственного начальника Г. Геринга в том, что задача доведения ежемесячного выпуска до 360 истребителей давно устарела, и необходимо увеличить требуемое количество на порядок! Мильх получил поддержку со стороны фюрера. Гораздо более сложными оставались отношения с одним из ведущих конструкторов страны.

«Если приходилось бы выбрать одного немецкого авиаконструктора, способного изменить судьбу Германии, то необходимо назвать Мессершмитта, — отмечал британец Д. Ирвинг. — Гитлер был о нем высокого мнения и неоднократно говорил Мильху, что у профессора «череп гения». Мильх не разделял такого восторга и оставался исключительно предвзятым по отношению к баварцу, несмотря на все попытки Мессершмитта улучшить их отношения. Впрочем, он признавал заслуги конструктора в создании истребителя Bf 109 и надеялся, что Bf 309, который намеревались запустить в производство в конце 1943 г., станет не менее выдающимся самолетом».

Однако В. Мессершмитта преследовала череда неудач. К рассматриваемому периоду в катастрофах при испытаниях транспортного планера Me 321 «Гигант» погибло уже 36 авиаторов, не снискал лавров и построенный на его основе транспортный самолет Me 323. Бесперспективным оказался проект бомбардировщика Me 264, способного, якобы, атаковать Америку, а многоцелевой Me 210, призванный заменить в войсках Bf 110, претендовал на сомнительную славу считаться «самым неудачным самолетом Люфтваффе». Реноме фирмы и ее финансовое благополучие оказались под ударом, пошли разговоры о целесообразности смещения главного конструктора.

Начальник Технического управления Люфтваффе Э. Мильх тоже одно время склонялся к мысли об отстранении В. Мессершмитта от всех работ, но затем передумал. В то время в германской авиапромышленности наряду с провалом ряда важнейших перспективных программ наблюдался заметный рост валовых показателей. К маю 1942 г., примерно за полгода пребывания на новом посту, Мильх сформировал ясные планы на будущее. Из полученных разведывательных сведений о происходящем у врагов рейха, ему было известно о том, что объемы производства в каждой из стран — США, Великобритании и Советском Союзе по отдельности — превосходили германские. Получалось, что на один построенный немецкий истребитель их противники вводили в строй пять собственных. Герман-



Истребитель Bf 109F-4 обер-лейтенанта З. Шнелля, пилота 9/JG2, в Северной Франции осенью 1941 г. На руле направления — отметки о 57 победах и награждении Рыцарским крестом



Один из первых серийных Bf 109G-1

ское руководство не хотело в это верить, но одними количественными показателями неприятности не исчерпывались.

«Англичане приступили к использованию такого самолета, который в скорости превосходил все известное немцам, — комментировал ситуацию Д. Ирвинг. — Новым самолетом был «Москито». Генерал-инспектор истребительной авиации полковник А. Галланд сказал Мильху, что эта машина оставила далеко позади немецкие истребители. В конце мая первый такой самолет сбили и изучили. Согласно предварительным выводам, англичане создали высотный скоростной бомбардировщик и разведчик в основном из дерева. Попавшие в плен члены экипажа этого «Москито» на допросе заявили, что они летали со скоростью до 720 км/ч и могли достигать практического потолка 11 400 м. Налицо была серьезная опасность. Второй самолет разбился и полностью сгорел, но удалось выяснить, что он нес четыре 454-кг бомбы и пилотировался двумя старшими офицерами.»

Ирвинг добавляет, что когда Мильху доложили, будто в первом «Москито» находились майор и полковник, а во втором — подполковник и полковник, то он посчитал такое положение необычным, не свойственным Королевским ВВС и мог объяснить наличие двух пар старших офицеров только уверенностью в неуязвимости самолетов. Стало известно также о появлении «Москито» в варианте ночного истребителя с четырьмя пушками и четырьмя пулеметами, почти столь же скоростного, как и модификации разведчика и бомбардировщика. Поэтому перед КБ Мессершмитта поставили задачу срочно разработать высотный вариант нового «сто девятого».

В конце весны в Рехлине прошли испытания шести предсерийных Bf 109G-0, к которым в марте привлекли летчиков I/JG1 во главе с капитаном Х. фон Холтеем. Два других предсерийных истребителя (они имели моторы DB 601E) направили в группу боевой подготовки истребителей «Запад», где в последних числах июня завершились 100-часовые летные испытания. Участвовавшие в этих работах представители моторной фирмы остались довольны достигнутыми результатами и составили благоприятный отчет о возможности эксплуатации винтомоторной группы в строевых частях.

В это время командование Люфтваффе решило перевооружить большинство действующих истребительных частей на Западе «фокке-вульфами». Это можно объяснить недостаточной надежностью моторов BMW 801C и D. Устранять неполадки гораздо сподручнее было на хорошо оборудованных французских аэродромах, нежели в африканских песках или на бескрайних просторах России. Кроме того, по-прежнему считалось, что истребитель FW 190A более перспективен, лучше подходит для действий против Королевских ВВС, в частности, для ведения боев со «Спитфайрами».

По данным на 20 июня 1942 г. в 3-м воздушном флоте, базировавшемся на аэродромах Франции, Германии, Бельгии и Голландии, насчитывался 831 боевой самолет. Основные силы одномоторных истребителей, как и в период «битвы за Англию», концентрировались в составе 2-го и 3-го истребительных командований на тех же французских аэродромах и включали 282 машины (в эскадрах JG2 и 26), в том числе 221 исправную. Кроме

Наличие самолетов Bf 109 в 3-м ВФ 20 июня 1942 г.

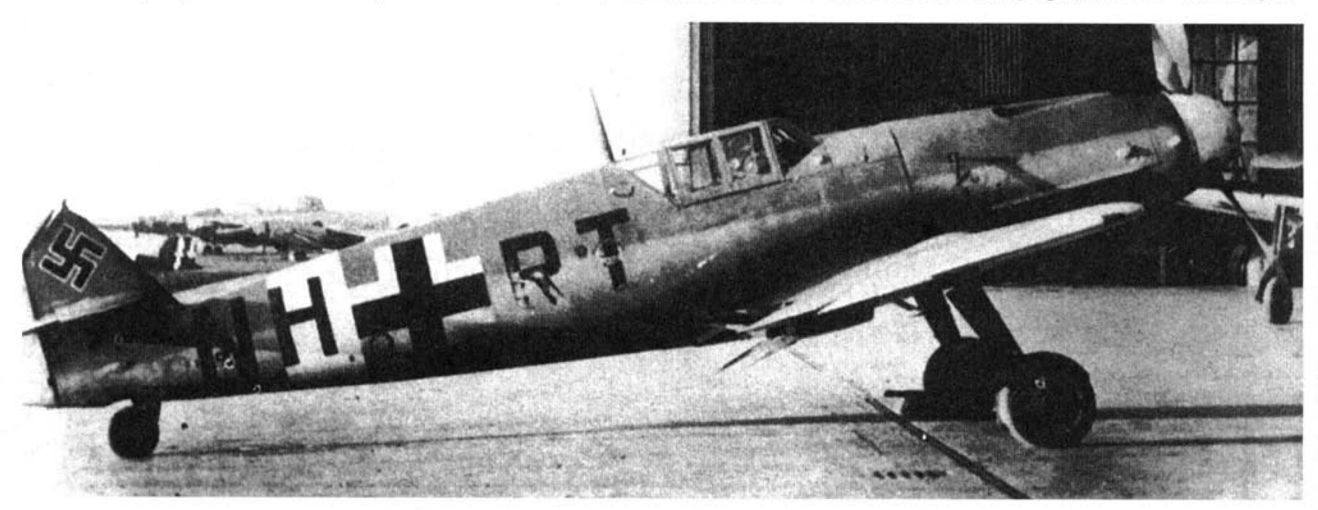
Часть, подразделение	Тип истребителя	Базирование	Командир	Всего самолетов/ включая исправные
9-й авиакорпус				
1(F)/123	Bf 109F-4/R2 F-4/R3	Тоузис-ле-Бук	?	5/4
Истребительное командование Немецкой бухты				
Stab/JG1	Bf 109F-2	Йевер	Майор Э. фон Зелле	1/—
I/JG1	Bf 109E/F/G	Йевер	Майор Э. Микс	41/33
III/JG1	Bf 109E-7	Хузум	Капитан Г. Киевски	33/27
Истребительное командование «Голландия/Рур»				
IV/JG1	Bf 109E/F	Берген-оп-Зум	Капитан Ф. Лозигкайт	30/21
3-е истребительное командование				
Stab/JG2	Bf 109F-4	Бомон-ле-Роже	Майор В. Эзау	4/3
I/JG2	Bf 109F-2/F-4	Трисквиль	Капитан Э. Лайе	19/43
10/JG2	Bf 109F-4/B	Каен	Обер-лейтенант Ф. Лазендаль	11/3
2-е истребительное командование				
10/JG26	Bf 109F-4/B	Сент Омер	Обер-лейтенант Й. Шмидт	14/8
12-й авиакорпус				
Stab/1. Jagddiv.	Bf 109F-4	Арнхайм	Полковник Дизинг	2/2
Итого				**160/144**

того, в Голландии и у Немецкой бухты была развернута JG1, насчитывающая 144 истребителя (109 исправных). Основным типом истребителя являлся FW 190, а Bf 109 имелось гораздо меньше.

К этому времени летно-технический состав 3-го ВФ только осваивал первые «Густавы», зато в строю сохранилось немало «Эмилей». В группе III/JG1 пилоты еще летали на патрулирование на самых первых Bf 109E-1 и E-1/B. Информация о начале применения «сверхскоростных» британских двухмоторных самолетов вынудила немцев ускорить выработку контрмероприятий. Их ответом должен был стать истребитель Bf 109G-1 с герметичной кабиной. Заводские испытания выпущенного в мае в Регенсбурге самолета (зав. № 14063) показали, что при взлетном весе 3044 кг он разгонялся до 523 км/ч у земли и до 648 км/ч на высоте 6500 м, набирал высоту 5000 м за 4,6 мин, а 8000 м — за 8,5 мин при практическом потолке 12200 м. Какие-либо сведения об использовании на этом истребителе устройства впрыска топлива для повышения мощности на больших высотах отсутствовали.

Как следует из английских источников, полученные немцами характеристики «Москито» представляются сильно завышенными. Весной и летом 1942 г. невооруженные разведчики с моторами «Мерлин» XX летали со скоростями 630—640 км/ч на высоте 6700 м и имели практический потолок 10800—11000 м. Действительно, за первые 98 боевых вылетов потери составили лишь одну машину, что значительно превышало показатели применения других типов боевых самолетов Великобритании и ее союзников. Правда и то, что неудовлетворительные характеристики FW 190A на больших высотах (порядка 9000—10000 м) де-

Истребитель Bf 109G-2 готовят к передаче в строевую часть



лали высотные полеты на «деревянном чуде» над оккупированной немцами Европой почти безопасными.

Примерно 15—18 июня 1942 г. новые «мессершмитты» передали в 3/JG1, а еще через несколько дней личный состав 1/JG2, ранее летавший на Bf 109F-4, перебросили в Аугсбург, где ознакомили с доработанными истребителями Bf 109G-1. В начале следующего месяца подразделение, возглавлявшееся известным германским асом обер-лейтенантом Р. Пфланцем, переименовали в 11/JG2. Каждый летчик с аэродрома Сан-Пол выполнил по пять высотных разведывательных полетов над западным побережьем Великобритании. Всего на вооружении имелось 11 «обычных» высотных машин и два Bf 109G-1/R2, которые оборудовали устройством впрыска GM-1, но демонтировали заднюю броню для облегчения самолетов. В середине июля подразделение вернули в Трисквиль.

Отряд 3/JG1 за три месяца до этого был создан на основе расположенного в Де Кой отряда боевой подготовки 52-й истребительной эскадры, а затем переброшен в Вангероге. I группа 1-й эскадры, да и соединение в целом, оснащалась в это время «мессершмиттами» самых различных типов и подтипов, многие из которых уже неоднократно ремонтировались, поэтому появление новой техники непосредственно из Регенсбурга было воспринято с энтузиазмом. Однако никаких специальных занятий и тренировок не проводилось.

Тем не менее высотному подразделению сопутствовал успех: 2 июля удалось перехватить и сбить один из «Москито» IV, которые атаковали немецкую базу во Фленсбурге. По непонятной причине после сброса бомб английские машины снизились и были перехвачены на высоте всего 3—5 м. Британцы признали гибель винг-командера (подполковника) Оукшота и групп-кэптэна (полковника) Дж. МакДональда, косвенно подтвердив, что в кабинах самолетов фирмы «Де Хевилленд» нередко летали старшие офицеры. Добавим, что другие многочисленные заявки пилотов эскадры JG1 на уничтожение «Москито» не подтверждались английскими данными.

Начало боевых действий высотных «сто девятых», как это часто бывает, сопровождалась поломками и отказами материальной части, но серьезных летных происшествий, насколько известно, не было. Первая зафиксированная в документах потеря имела место 19 июля, когда из-за неисправности винтомоторной группы Bf 109G-1 (зав. № 10316) из 11/JG2 был разбит при вынужденной посадке около Креси, а пилот фельдфебель Х.-Г. Баудах получил тяжелую травму головы.

Использование новых «Густавов» в общем мало отличалось от манеры применения «Фридрихов»: они осуществляли «свободную охоту» на всем диапазоне высот, вели бои со «Спитфайрами», вылетали на перехват. Июль 1942 г. завершился крупной схваткой, в ходе которой 11/JG2 устремилась на помощь летчикам JG26. Бои подтвердили преимущества «фокке-вульфов» над «Спитфайрами» V, а еще в большей степени — превосходство в летной и тактической подготовке немецких летчиков над английскими на этом этапе войны: огонь «сто девяностых» уничтожил 10 «пятерок» (пять из них принадлежали 332-й (норвежской) эскадрилье), еще одна получила серьезные повреждения и при вынужденной посад-



Одна из попыток использования Bf 109F для ночного перехвата. Трудно, но можно



На этом Bf 109G-6 в закабинном отсеке под плексигласовым колпаком смонтирована антенна устройства «Наксос», регистрировавшего направление на излучение бортовых радиолокаторов английских и американских бомбардировщиков

ке была разбита. Немцы расплатились всего одним серьезно поврежденным FW 190A. Для «мессершмиттов» день 31 июля закончился менее удачно: без особых успехов были сбиты Bf 109G-1 (зав. № 14073 и 10318); пилот первого получил ранение и воспользовался парашютом, а в последнем погиб командир отряда капитан Р. Пфланц, одержавший, по официальным данным, 52 победы; пять из них на высотном «Густаве».

В июле был создан еще один специальный высотный отряд — 11/JG26, которому передали 20 «Густавов», однако до конца месяца пять машин вышли из строя, причем два подлежали списанию. К 8 августа, когда подразделение переместилось в Норрент Фонтез и официально считалось готовым к применению, его пополнили восемью новыми машинами с гермокабинами. Отряд активно включился в боевые действия, однако доля «сто девятых» в общем количестве одномоторных истребителей по-прежнему оставалась незначительной — основным типом самолетов на Западе продолжал оставаться FW 190.

Во второй половине 1942 г. Люфтваффе столкнулись над Ла-Маншем, западными побережьями Франции и Голландии с новыми противниками. Перебросив «Харрикейны» на другие фронты, союзники ввели здесь в дело гораздо более скоростные «Тайфуны» I, «Спитфайры» IX с мощными и высотными моторами «Мерлин» 61, «Мустанги» I с устаревшими «Аллисонами», но великолепными аэродинамическими формами и значительным запасом горючего во внутренних баках. Однозначно ответить на вопрос, какой истребитель был лучше — Bf 109G или, скажем, новый «Спитфайр», трудно. На малых и средних высотах все зависело исключительно от мастерства пилотов. Немцы отметили заметный прирост летных характеристик у своих противников и значительное преимущество «британца» в скорости и всех видах маневра на высотах, больших 9000 м, где, однако, мощное вооружение «Спитфайра» нередко отказывало.

Большинство пилотов «западных эскадр» JG2 и 26 отдавало предпочтение машинам фирмы «Фокке-Вульф» за мощное вооружение, большую живучесть конструкции, высокую угловую скорость крена при горизонтальном маневрировании, лучшие характеристики пикирования. В некоторых источниках указывается, будто личный состав III/JG26 осенью 1942 г. высказался за перевооружение части с FW 190A на Bf 109G, что и было выполнено. Однако, судя по имеющимся документам, эту группу наряду с II/JG26 только пополнили новыми «сто девятыми» — вместе с «Густавами-1» (модификации G-1/R2 с GM-1 и демонтированной задней бронеперегородкой, а также G-1/R3 с приспособлением для подвесного бака также применялись) они получили «Густавы-4» (приоритет в поставках выпускавшихся большими сериями «Густавов-2» отдали Восточному и Средиземноморскому фронтам).

В это время характер использования дневной истребительной авиации на Западе несколько изменился. Наряду с парированием

рейдов британских оппонентов (в операциях Королевских ВВС «Родео», «Цирк» и «Репейник») немцам теперь приходилось отражать налеты тяжелой бомбардировочной авиации 8-х ВВС США генерала А. Икера, которые базировались в Великобритании. Вслед за состоявшимся 12 августа 1942 г. первым рейдом на железнодорожный вокзал Руана, в котором приняли участие 18 В-17 под прикрытием 108 «Спитфайров», последовали другие, более мощные. Основная нагрузка по обороне объектов вблизи побережья по-прежнему лежала на «фокке-вульфах». В начале ноября высотные отряды обеих «западных» эскадр перебросили в Италию, хотя почти во всех группах осенью имелось по несколько «Густавов».

С учетом всех факторов под руководством генерал-инспектора истребительной авиации Люфтваффе А. Галланда, получившего 19 декабря генеральское звание, разрабатывалась тактика борьбы с тяжелыми и живучими самолетами противника, основанная на анализе их слабых мест. Выяснилось, что этих мест особенно-то и нет. Каждый «боинг» в конце 1942 г. располагал экипажем из 10 человек и оснащался таким же количеством крупнокалиберных пулеметов — они создавали сплошную зону поражения без «мертвых секторов». Поскольку наиболее слабо защищенной оказалась передняя полусфера В-17, то летчикам-истребителям рекомендовалось следовать параллельно и несколько выше, после чего обгонять строй бомбардировщиков, разворачиваться и атаковать одновременно всем звеном в лоб.

При скорости сближения, превосходившей 1000 км/ч, успех атаки зависел от выдержки, самообладания, стрелковой подготовки пилота и, конечно, мощности огневых точек истребителя. Опыт показал, что для уничтожения В-17 или аналогичного В-24 требовалось добиться 20—25 попаданий в уязвимые части машины. Однако при появлении немецких истребителей группа из 27 «летающих крепостей» открывала огонь приблизительно из 150—200 стволов одновременно, что создавало настоящую «огненную изгородь» в 800 м за хвостом последнего бомбардировщика.

Все это объясняет, почему тяжелые американские самолеты было чрезвычайно трудно сбить. Задача для немцев еще более усложнялась в случае прикрытия бомбардировщиков истребителями. Имея радиус действия 280—300 км, «Спитфайры» могли достигать Амстердама, Брюсселя, Амьена, других важных центров Западной Европы и связывать боем немецких оппонентов. В свете этого представляет повышенный интерес решение вопроса о взаимодействии «сто девятых» и «сто девяностых» в бою с неприятельскими истребителями и бомбардировщиками. Оказывается, две—четыре пары Bf 109G, находившиеся в верхнем ярусе, могли успешно прикрыть летевшую ниже большую группу FW 190A, давали ей возможность осуществлять концентрированные атаки, не опасаясь внезапных нападений истребителей союзников, появившихся из-за облаков.



Экспериментальный Bf 109G-6 с антеннами радиолокатора «Нептун»

«27 января 1943 г. «летающие крепости» американцев массированным дневным налетом на Вильгельмсхафен открыли новый этап воздушной войны с Германией, — писал немецкий историк К. Беккер в монографии «Рабочая высота 4000 м». — Бомбардировочные авиачасти британских Королевских ВВС наносили свои удары по германским городам исключительно в ночное время. 8-е ВВС США, переброшенные летом 1942 г. на аэродромы Великобритании, напротив, бомбили лишь объекты во Франции, естественно, при наличии мощных сил истребителей прикрытия. А теперь, видимо, пришло время отправлять тяжело груженые самолеты на города Германии и среди бела дня. Отныне бомбардировщики союзников добираются даже до районов, недосягаемых для их истребителей.

Британцы предостерегали своих союзников от этого шага, поскольку не понаслышке знали о мощи истребительных сил Люфтваффе. Но американцы, презрев советы и рекомендации, понадеялись на живучесть конструкции «летающих крепостей» и силу оборонительного вооружения армады тяжелых бомбардировщиков. День 27 января 1943 г. дает основания американцам считать себя правыми. Все 55 «боингов», сбросивших свой



Самолет командира группы Bf 109G-6/R1/R6 с подфюзеляжным держателем и гондолами 20-мм пушек под крылом

смертоносный груз на верфи и портовые сооружения, натолкнулись на весьма скромные силы истребителей — несколько отрядов FW 190 из JG1 подполковника Э. Микса. Это все, чем в данный момент располагают немцы для обороны северного побережья Рейха...»

Как следует из немецких отчетов, в бою участвовали более 50 немецких машин, из которых почти половина — Bf 109G из I/JG1. Именно «мессершмитты», по донесениям летчиков, сбили 5 из 9 уничтоженных B-17. В действительности на аэродромы не вернулись только три «летающие крепости». Такие потери американцы признали несущественными и, убедившись в верности выбранной тактики, продолжили налеты. Их тактика состояла в следовании сомкнутым боевым порядком и нанесении в хорошую погоду удара по «точечным» целям — важнейшим объектам военного значения.

На основании решений, принятых на январской конференции западных союзников в Касабланке, началась операция «Пойнтбланк» — комбинированное воздушное наступление союзников, причем американцы сконцентрировали свои усилия не на уничтожении городских кварталов, а на базах германских подводных лодок. За первые четыре месяца 1943 г. на эти цели в Эмдене, Вильгемсхафене, Киле, Гамбурге, Фленсбурге, Бресте, Сен-Назаре, других крупных портовых центрах были направлены 63% всех выполненных боевых самолето-вылетов. В конце весны в рейдах принимали участие около сотни B-17 и B-24.

Если до 15 марта 1943 г. 8-е ВВС провели всего два таких налета, то затем ситуация изменилась, поскольку общее количество боеготовых B-17 и B-24 заметно возросло. Так, 17 апреля в атаке завода «Фокке-Вульф» в Бремене были задействованы 115 самолетов; 16 бомбардировщиков погибли в бою, а 46 получили серьезные повреждения. Генерал А. Икер несколько изменил цели бомбометания (на первые места вышли авиазаводы, транспортные узлы, нефтеперерабатывающие предприятия) и видел залог будущего успеха в увеличении количества тяжелых бомбовозов. Он полагал, что потери группы из 300 машин не превысят 4%. Уже в конце месяца американский генерал располагал такими силами. «Это было впечатляющее зрелище, — вспоминал один из немецких летчиков. — Около 300 летящих бомбардировщиков, собранных в одном строю, напоминали гроздь винограда».

Как следовало из американских хроник, за первый квартал 1943 г. по разным причинам были списаны около 100 тяжелых бомбардировщиков 8-х ВВС, а прибыло в Великобританию почти 300 новых. Немцам же остро не хватало истребителей на всех фронтах: на Востоке, в Средиземноморье, над Западной и Центральной Европой. На данном этапе войны оборона Рейха отнюдь не являлась высшим приоритетом для германского руководства. Тем не менее несколько новых частей усилили данное направление в конце зимы—весной 1943 г. Так, из Африки на побережье Северного моря перелетела I/JG27. Базируясь во Франции и Голландии, эта группа, согласно одному из отчетов, с 15 февраля по 27 апреля 1943 г. заявила об уничтожении 27 неприятельских самолетов, из них 8 «крепостей», потеряв по всем причинам 19 Bf 109G, семь летчиков погибшими (включая командира капитана X. Зетца), одного пропавшим без вести и двух ранеными. В апреле в Ольденбург с Восточного фронта прибыла III/JG54, а «новую» эскадру JG11 майора А. Мадера развернули путем разделения почти пополам JG1.

Если учесть, что группу II/JG11 оснастили «Густавами» преимущественно в высотной модификации, то можно сделать вывод о существенном увеличении числа «сто девятых» на Западе.

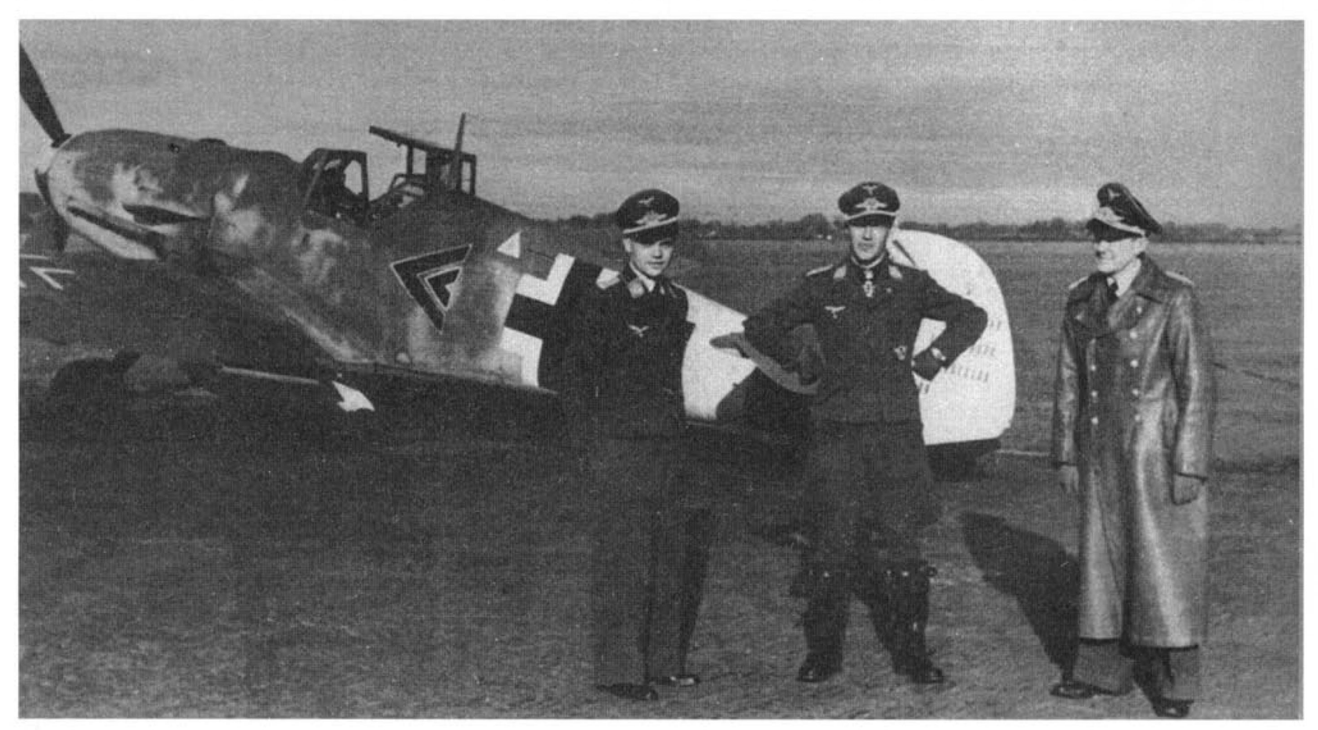
Поскольку большинство боев проходило на больших высотах, то командование решило направить на Запад и в ПВО Рейха все 50 построенных в Регенсбурге в начале 1943 г. Bf 109G-3. В марте—апреле они поступили в 11/JG2 (этот отряд получил примерно половину машин данного типа, включая несколько Bf 109G-3/R2) и 3/JG1, накопившие большой опыт полетов на самолетах с гермокабинами и устройствами впрыска горючего, а затем в 11/JG26 и вновь созданный отряд 11/JG54. Документы зафиксировали первую потерю в середине февраля 1943 г., а в отчете генерал-квартирмейстера Люфтваффе впервые отмечена гибель самолета данного типа 9 марта, когда Bf 109G-3 (зав. № 16252) из 11/JG2 был разбит при вынужденной посадке из-за неисправности мотора.

Новым в тактике применения «мессершмиттов» стало необычное использование их как высотных истребителей-бомбардировщиков. Находясь выше и немного спереди плотного строя американских бомбовозов, немецкие летчики попытались сбрасывать на него бомбы, в надежде поразить одну—две машины, а главное — расстроить, разметать компактный боевой порядок. Инициатива принадлежала летчикам группы I/JG1 капитана Г. Байзе, причем первым предложил бомбить колонну вражеских машин лейтенант Д. Герхардт. После тщательных расчетов и тренировок с мишенями пилоты пришли к выводу, что оптимальный результат мог быть достигнут при одновременном сбросе бомб с взрывателем, установленным на 15 с. Для этого звено Bf 109 должно было лететь на высоте, на 1000 м превышающей ту, на которой следовали бомбардировщики противника.

Впервые «Густавы» атаковали четырехмоторные самолеты 250-кг бомбами 22 марта 1943 г. Тяжело груженые истребители оторвались от земли и с трудом набрали 10000 м, затратив на это 25 мин. Сослуживец Герхардта лейтенант Х. Кноке (оба уже имели на счету по четыре уничтоженных тяжелых бомбардировщика и являлись опытными пилотами) впоследствии вспоминал:

«Янки бомбили Вильгельмсхафен, насколько я мог понять по дыму и пожарам внизу. Они возвращались через Хелиголанд. Я летел медленно, пока не оказался над передней машиной вражеского строя, состоявшего исключительно из «боингов». На несколько минут мой истребитель попал под огонь снизу, в то время как я с большим трудом пытался прицелиться, накреняя истребитель то влево, то вправо, чтобы видеть вражеские самолеты подо мной. На левой консоли истребителя появились две—три пробоины... Наконец бомба пошла вниз, а я наблюдал за ее падением. Она взорвалась в самом центре строя бом-

Командир III/JG11 капитан А. Хакль (в центре) у своего Bf 109G-6. Хакль одержал 132 победы в воздухе



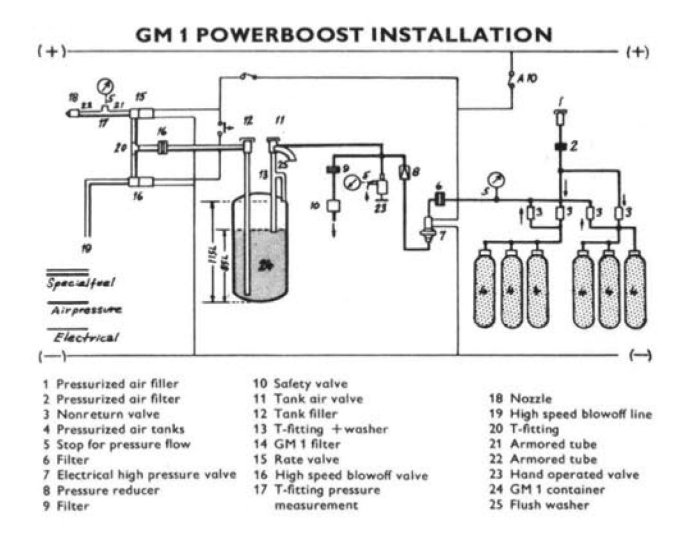


Схема установки GM-1, позволяющей форсировать мотор преимущественно на больших высотах. Она широко использовалась на «мессерах», воевавших на Западе

бардировщиков. Никаких признаков пожара не возникло, но неприятельский самолет упал в море в 50 км к западу от Хелиголанда, а за ним последовало его оторванное крыло, кружась как осенний лист. Точное попадание бомбы произвело фурор и среди высшего командования Люфтваффе».

Отдельные успехи не могли изменить общей неблагоприятной для Германии картины. По заявлению министра вооружений Рейха А. Шпеера, страна не могла вынести последствий длительных дневных прицельных бомбежек американской авиации. Несмотря на причиняемое опустошение, ночные налеты британцев не оказывали значительного влияния на германский военный потенциал. Американцы же наносили удары по военной индустрии там, где это было наиболее болезненно, охотились за жизненно важными заводами и создавали перебои в выпуске продукции. Даже если они и теряли много самолетов по пути к объектам, оставшихся в строю было достаточно, чтобы причинить огромный ущерб. Шпеер поделился своей тревогой с командующим истребительной авиацией А. Галландом, который посоветовал: «Надо увеличить число истребителей в три—четыре раза, и тогда мы сможем нанести сокрушительные удары по врагу».

«Ощутив всю остроту ситуации, А. Шпеер тут же использовал все свое влияние, в том числе и на прислушивавшегося к нему Гитлера, для укрепления сил обороны, — писал историк К. Беккер. — К аналогичным выводам пришел ответственный за снабжение Люфтваффе Э. Мильх. Совершив инспекционную поездку по базам истребителей на Западе, он 29 июня 1943 г. представил Герингу отчет, в котором утверждалось: «Чтобы достичь сколько-нибудь ощутимого успеха в борьбе с американскими соединениями из 100—200 четырехмоторных бомбардировщиков, истребительная авиация должна превосходить их по численности в четыре раза. Поэтому успешная защита от таких групп требует привлечения отражения каждого налета от 600 до 800 наших истребителей». Он не забыл отдать должное боевому духу действующей авиации: «Моральное состояние пилотов великолепно. Учитывая их небольшую численность, они не подлежат критике, а подготовка командиров целиком отвечает требованиям дня. При условии получения подкреплений можно быть полностью уверенным в перспективах дневной истребительной авиации». Слова «при условии» были дважды жирно подчеркнуты».

Люфтваффе смогли накопить резервы истребителей и летного состава, правда, теперь не слишком подготовленного. К этому времени налет молодых немецких пилотов в школах и учебных центрах стал уступать налету новичков у союзников. Количество самолетов, обороняющих Рейх, в 1943 г. медленно, но верно росло с темпом примерно в 120 машин в марте и апреле, 162 истребителей добавилось в мае, 255 машин — в начале июня и 300 — в июле. Общее число одномоторных истребителей увеличилось к 30 июня до небывалой прежде величины — 1849 машин (1361 из них исправны) против 1197 на конец января, в период серьезного кризиса германской авиации. И это несмотря на то, что среднемесячные потери по всем причинам за указанный период превышали 500 одномоторных истребителей.

По нашему мнению, два события воздушной войны лета 1943 г. оказали наибольшее влияние на оперативные планы командования вермахта и Люфтваффе, вынудили немцев срочно усиливать ПВО Рейха: серия ночных налетов на Гамбург и дневные налеты на крупнейшие промышленные предприятия. В ходе первых британская авиация при помощи узких полосок фольги на время вывела из строя всю радиолокационную технику немцев, что позволило при незначительных собственных потерях превратить в огненный кошмар старинный ганзейский город. От Люфтваффе потребовалось изменить тактику применения сил ПВО. В частности, высказывалась идея о возможности использования Bf 109G в роли ночного истребителя.

Еще раньше майор Г. Герман, бывший пилот бомбардировщика, предложил в дополнение к двухмоторным задействовать одномоторные истребители для атак освещенных

прожекторами вражеских самолетов. Такая манера ведения боя получила название тактики «дикого кабана» и была одобрена лично Герингом. В подчинение Геррмана передали первоначально четыре, а в конце июля — еще 44 одномоторных «мессершмитта». Таким образом, у «сто девятых» возникла новая область применения. Впоследствии немцы сформировали эскадры JG300, JG301 и JG302, специализировавшиеся в использовании вышеназванной тактики и объединенные в 30-ю истребительную дивизию. Добавим, что действовали эти соединения преимущественно на обычных «Густавах-6», многие из которых отличались усиленным вооружением.

Не прекращалась борьба с бомбардировщиками и разведчиками «Москито», появлявшимися на больших высотах над всеми немецкими городами, включая Гамбург. В июле на основе истребительных групп «Север» и «Юг» германское руководство сформировало истребительные авиагруппы JGr25 в Нойбибурге и JGr50 в Висбадане, соответственно, подчинив их Верховному командованию Люфтваффе. В каждой из групп имелись по два отряда: один на стандартных Bf 109G-6, а другой на Bf 109G-5 с гермокабинами. Группы возглавили известные асы майоры Г. Илефельд и Г. Граф, причем последний даже сбил две «летающие крепости» (он летал тогда на Bf 109G-5/R6 зав. № 15913), а вот сведений об успешных перехватах «Москито» обнаружить не удалось. Возможно, поэтому обе группы вскоре расформировали.

Серия атак германских заводов, начавшаяся 18 июля 1943 г., не позволила немцам нарастить объем выпуска самолетов в той мере, как это планировалось. 13 августа завод WNF в Винер-Нойштадте серьезно пострадал от налета 61 «Либерейтора» из 9-х ВВС США, которые базировались в Северной Африке и на маршруте не встретили серьезного противодействия. На предприятие упало 178 т бомб, погибло 185 рабочих, а 150 получили тяжелые ранения. Если в июле здесь было выпущено 270 «мессершмиттов», то в следующем месяце — лишь 184.

Но наибольший урон выпуску «сто девятых» причинил 17 августа 1943 г. налет 8-х ВВС со стороны Великобритании на производственный комплекс фирмы «Мессершмитт» в Регенсбурге: погибло около 400 рабочих, сотни получили ранения. Надо отметить, что этот старинный баварский город, столица Германии на Дунае, основанный еще в VII веке, получил мало разрушений: рухнула кирха на площади Ньюпфарплатц и несколько домов в центре, в то время как заводские постройки в Прюфенинге пострадали несравнимо сильнее, сгорел склад готовой продукции, а несколько 227-кг бомб попали в железнодорожное депо. В обороне объекта приняли участие многочисленные части и подразделения, в том числе из учебных JG104 и JG106, а также отряд заводских летчиков-испытателей Регенсбурга (все на Bf 109). По свидетельству американцев, в небе одновременно находилось до 300 немецких истребителей!

В тот же день, но при отражении бомбардировки заводов по производству шарикоподшипников в Швейнфурте, немцы оказали не менее решительный отпор противнику, используя, в частности, новое оружие: установки неуправляемых реактивных снарядов Wfr.Gr.21 «Небельверфер», смонтированные под крыльями «мессершмиттов» из 5-го отряда 11-й эскадры. Последние смогли выпустить дюжину 210-мм реактивных снарядов с дистанции 800 м. Лейтенант Х. Кноке, которого перевели в это подразделение из I/JG1, отмечал, что большинство мощных боеприпасов разорвалось, не долетев до цели, но два угоди-



Трофейный Bf 109G-6/Trop., получивший в американских ВВС номер EB102



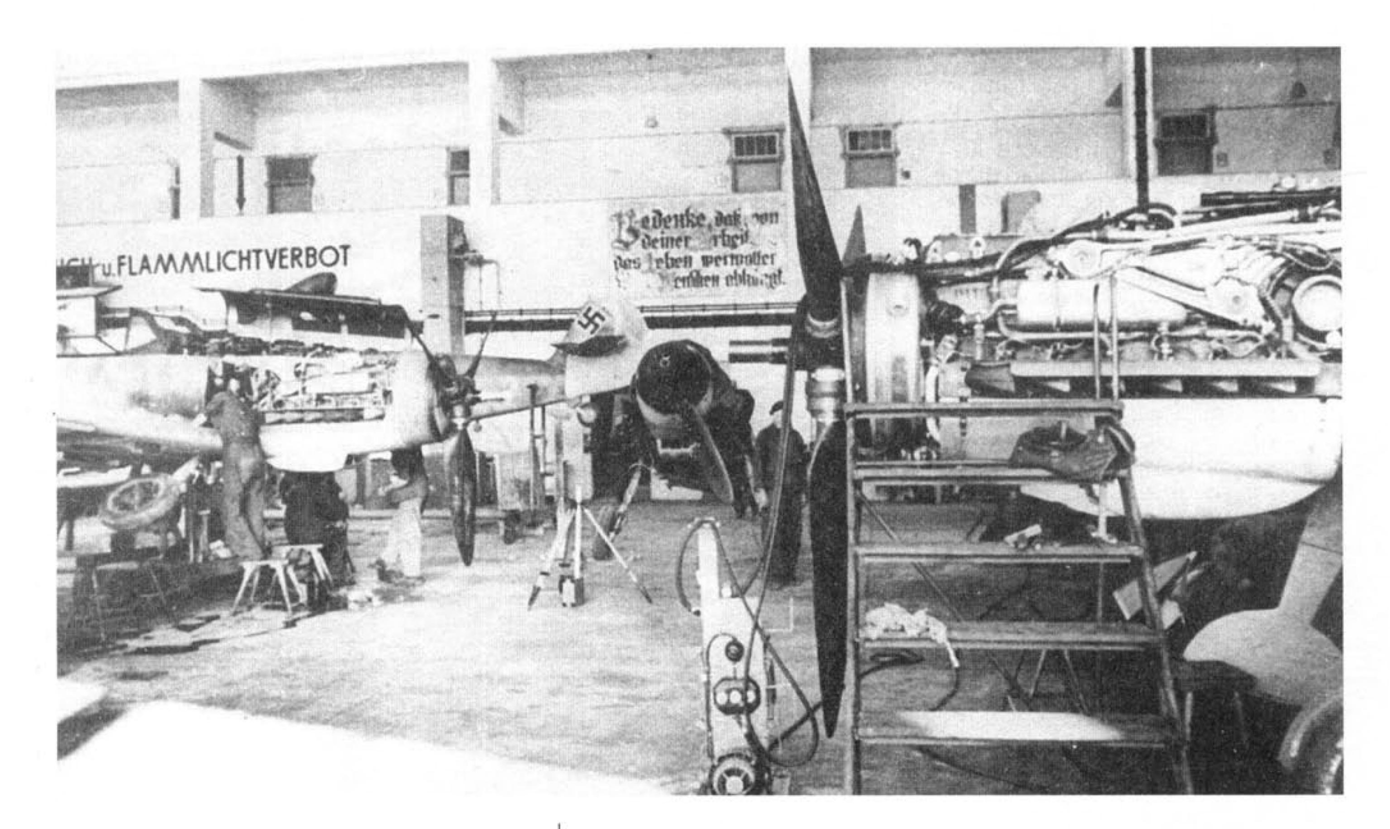
Сборка фюзеляжей «мессершмиттов» на заводе WNF

ли в компактный строй «летающих крепостей». Он вспоминал о применении снарядов класса «воздух—воздух» 17 августа:

«Над Аахеном я получил возможность атаковать. Но до того как мне удалось выйти на дистанцию стрельбы, неприятель отстрелил «трубу» и пробил левое крыло моего самолета. В нем сияла огромная пробоина, я едва удерживал самолет в повиновении. Я опасался, что был перебит лонжерон. Следовало избегать резких маневров и попытаться выпустить ракету из второй трубы. Тем временем мои летчики прекрасно отстрелялись ракетами: по одному разу попали фельдфебель Э. Фюрман и унтер-офицер Й. Фест, бомбардировщики противника взорвались в воздухе. Остальные ракеты, насколько можно судить, пролетели мимо. Выпущенная мной ракета прошла по центру вражеского строя, но никого не задела».

Американский историк В. Мюррей писал, что «атака на Швейнфурт-Регенсбург стала наиболее амбициозной операцией 8-х ВВС США в период Второй мировой войны. Она подтвердила, что немецкая ПВО не обладает достаточной глубиной». Так, авиационное соединение после налета на Регенсбург безнаказанно ушло не на запад, а на юг, через Альпы в сторону Северной Африки, не позволив немецким истребителям атаковать их на отходе от цели. Тем не менее только за 17 августа было сбито 60 B-17 и три истребителя 8-х ВВС США (при 616 вылетах), а с учетом списанных потом самолетов это количество возросло до 78. Как следует из американского отчета, всего за месяц по всем причинам было потеряно 124 «боинга» и 107 экипажей тяжелых самолетов. Приведем сведения и о немецких потерях за 17 августа: уничтожено 24 одномоторных и 12 двухмоторных истребителей, 12 машин приземлились, но не подлежали восстановлению, а еще 25 получили повреждения. По подсчетам авторов только за один день из строя вышли около 40 Bf 109.

К концу августа под давлением американских дневных налетов силы ПВО Германии в первом авиационном эшелоне достигли пика за время войны: 405 Bf 109G и FW 190A плюс соединение двухмоторных самолетов, в которое входили около 80 Bf 110 и Me 410. Хотя было сформировано несколько новых частей, основные пополнения поступили в виде прибывших с других фронтов авиагрупп. Так, из Южной Италии в Висбаден-Эрбенхайм перелетела II/JG27, в Нойбиберг возле Мюнхена — II/JG51, а из Норвегии в Центральную Германию — I/JG5. С Восточного фронта в Уетерсен и Бад Верисхотен прибыли II и III/JG3, в то время как JG26 оттянули с берегов Ла-Манша в глубь Германии. Теперь 3-я и 26-я эскадры располагались на Нижнем Рейне и в Голландии, прямо на маршрутах подхо-



В цехе окончательной сборки Bf 109G

да вражеской авиации. Таким образом, свыше 200 новых «сто девятых» включилось в борьбу над Германией.

В это время немцы стремились предпринимать концентрированные атаки большими силами (по 80—100 машин) и одновременно максимально усилить вооружение своих истребителей, чтобы расколоть строй противника, нанести ему максимальные повреждения уже в первой атаке. Стандартный «трехточечный» вариант Bf 109G-6, применявшийся на Западном фронте с марта и ставший наиболее массовым летом 1943 г., несмотря на замену пулеметов крупнокалиберными, не очень подходил для решения этой задачи, поэтому многие «Густавы» оборудовались парой подкрыльевых пушек в подвесных гондолах (модификация G-6/R6).

Многие историки считают боевые действия над Германией с 8 по 14 октября апофеозом воздушной войны в 1943 г. Командование 8-х ВВС рискнуло провести операцию за пределами радиуса действия своих истребителей, и в результате всего за одну неделю при налетах на Бремен, Мариенбург, Данциг, Мюнстер и снова на Швейнфурт американцы потеряли 148 машин. Это означало утрату хорошо подготовленного летного состава — почти 1500 человек! Даже американцам было не по силам быстро найти им замену. Описывая второй налет на Швейнфурт, официальный американский историк утверждал, что ответная реакция немцев была «беспрецедентной по размаху, искусству, с каким планировалась, и жестокости, с которой выполнялась».

Удар по Швейнфурту стал последним налетом на удаленные цели, в котором тяжелые бомбардировщики следовали без истребительного прикрытия. Однако победа, одержанная силами ПВО Рейха, не стала решающей. Подорвать наступательную мощь союзников не удалось. К тому же, общие потери немецких истребителей за октябрь 1943 г. составили 717 машин (уничтоженных или серьезно поврежденных, при наличии на 30 сентября 1646 истребителей). Впервые с начала войны безвозвратные боевые потери над Германией и Западной Европой — 284 истребителя — составили 63% общих боевых потерь на всех фронтах. За один месяц Люфтваффе лишились более 100 пилотов «сто девятых».

Потери Люфтваффе при отражении налета на Швейнфурт 14 октября 1943 г.

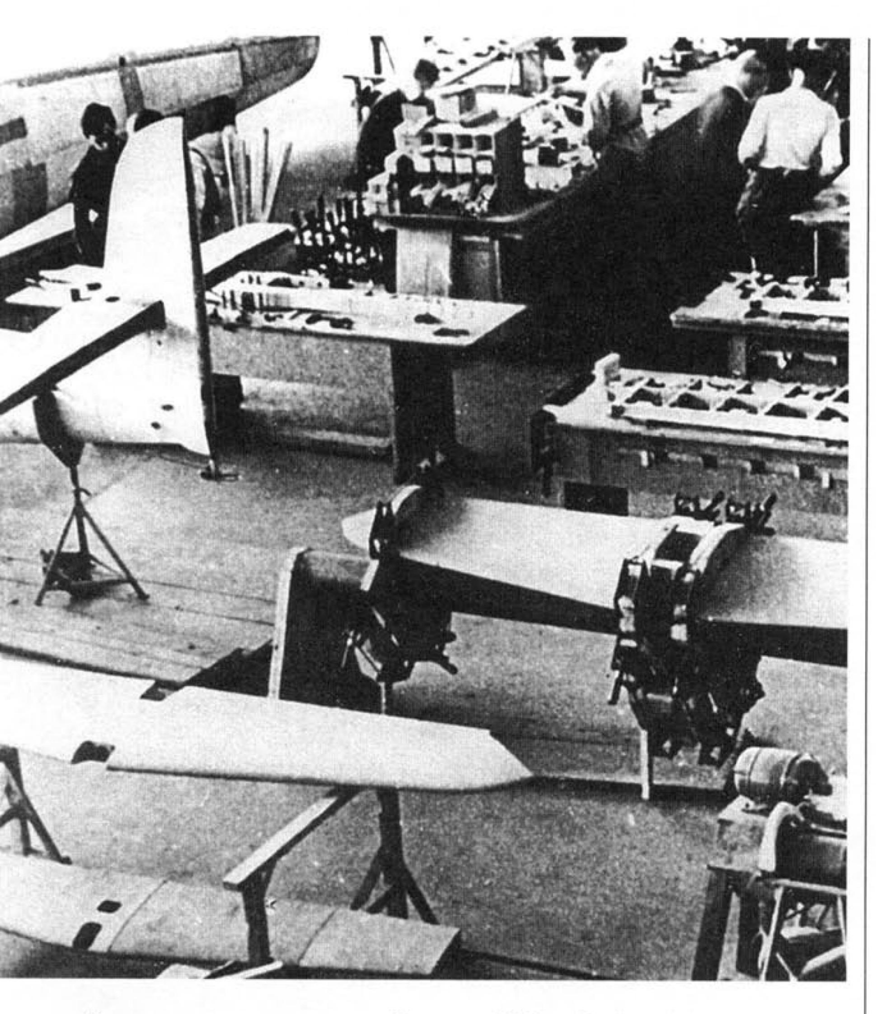
Тип самолета	Степень повреждения самолета, %			
	100	60—99	40—59	до 40 %
Bf 109	24	11	4	17
FW 190	2	1	2	4
Bf 110	3	—	—	6
Me 410	2	—	—	1
Итого	**31**	**12**	**6**	**28**

болтов» достиг 370 км, а два месяца спустя — 600 км. «Лайтнинги» в конце года проникали на глубину 800 км, а для «Мустангов» весной следующего года стала доступной почти вся территория Германии. Стало абсолютно ясно, что союзники не хотели повторять немецкую ошибку 1940 г., когда те попытались завоевать господство в воздухе над Британией с помощью «мессершмиттов», обладавших радиусом действия около 300 км.

В воздушных боях на больших высотах Bf 109G-6/R6 проявили себя как маломаневренные, поэтому немцы были вынуждены демонтировать подвесные пушки с многих истребителей. Более перспективной оказалась модификация Bf 109G-6/U4 с 30-мм моторной пушкой MK 108 взамен MG 151/20. Но и «облегченные» «Густавы» в конце 1943 — начале 1944 г. все более явно проигрывали битву в небе Германии. Несомненно, союзники основательно готовились к штурму «европейской крепости», что было невозможно без завоевания господства в воздухе. Отмечая постоянно увеличивающуюся дальность американских оппонентов, подполковник Грефрат так прокомментировал ситуацию:

«Перед лицом все большего совершенствования американцами своих истребителей сопровождения немецкое командование оказалось почти бессильным, поскольку германская авиационная промышленность не смогла своевременно дать на вооружение своей авиации истребители дальнего действия. Немецкие посты наблюдения, как правило, аккуратно следили за сбором в воздухе авиационного соединения противника, однако они не могли точно установить, по какой части Германии противник собирается нанести удар. Для достижения решительного успеха было чрезвычайно важно, чтобы истребительные части ПВО всякий раз оказывались на месте своевременно, а между тем им постоянно приходилось выжидать, пока выяснится, куда именно направит противник свои самолеты».

В первом квартале 1944 г. среднемесячный выпуск одномоторных истребителей составлял около 1000 машин, причем примерно три четверти указанного числа представляли собой «сто девятые». Вероятно, наибольший урон производству нанес рейд американцев 25 апреля на завод фирмы «Мессершмитт» в Регенсбурге, когда около 250 Bf 109G, подготовленных к сдаче Люфтваффе, сгорели во время пожара. Несколько ранее, в период с 20 по 25 февраля, этот завод недодал 207 «мессершмиттов», а завод «Эрла» в Лейпциге лишился не менее 350 таких машин в сборочном цехе, когда рухнули три четверти производст-



Изготовление деревянных хвостов для «мессеров» на заводе фирмы «Хирт»

В конце 1943 г. Люфтваффе располагали всего 1561 истребителем, а боевые потери за четыре последних месяца составили 2739 машин, причем 924 погибли над Западной Европой, а 928 — над Германией (в сумме 2/3 всех потерь). Среди погибших в боях указывались видные асы рейха, в том числе летавшие на Bf 109G-6 пилоты из JG3 майор К. Брандле (180 побед) и капитан В. Лемке (131 победа). Между тем, состав 8-х ВВС продолжал увеличиваться. В начале 1944 г. американцы имели около 2000 самолетов, из них в боеготовом состоянии находилось 842 «четырехмоторника» и 707 истребителей. Последние представляли все большую опасность для сил немецкой ПВО.

Хорошо вооруженные, живучие, с мощными высотными моторами истребители P-47, P-38 и P-51 стали оснащаться подвесными баками, позволявшими проникать вглубь германской территории и эффективно бороться с «мессершмиттами» вблизи их баз. Первое время эти действия застали немцев врасплох. В июне 1943 г. радиус действия «Тандер-

Части воздушного флота «Рейх», вооруженные истребителями Bf 109, 10 мая 1944 г.

Часть, подразделение	Тип истребителя	Базирование	Командир	Всего самолетов/ из них исправных
1-я истребительная дивизия				
Stab/JG1	Bf 109G-6	Липпшпринге	Подполковник В. Эзау	3/2
III/JG1	Bf 109G-5/G-6	Падерборн	Майор Х. Грассер	45/28
Stab/JG3	Bf 109G-6	Зальцведель	Майор Ф.-К. Мюллер	3/3
I/JG3	Bf 109G-5/G-6	Бург	Капитан Г. Мертенс	33/20
II/JG3	Bf 109G-6	Гарделеген	Капитан Г. Фриленхауз	38/27
Stab/JG302	Bf 109G-6	Дёберитц	Майор Э. Янссен	3/3
II/JG302	Bf 109G-6	Лудвигшлуст	?	18/14
III/JG302	Bf 109G-6	Фелкенроде	?	19/17
2-я истребительная дивизия				
II/JG11	Bf 109G-5/G-6	Хуштедт	Майор Г. Ралль	39/25
3-я истребительная дивизия				
II/JG27	Bf 109G-5/G-6	Висбаден	Капитан Ф. Лозигкайт	37/27
II/JG53	Bf 109G-5/G-6	Франкфурт-Эшборн	Майор Ю. Маймберг	34/18
I/JG300	Bf 109G-6	Бонн	Капитан Г. Штамп	10/7
III/JG300	Bf 109G-6	Висбаден	Капитан И. Ильк	15/14
Ein. JG106	Bf 109E/F/G	Лахен-Шпейерсдорф	?	3/2
7-я истребительная дивизия				
Stab/JG301	Bf 109G-6	Шляйсхайм	Майор М. Мессингер	2/2
I/JG301	Bf 109G-6	Хольцкирхен	Капитан В. Бурггрāт	10/7
III/JG301	Bf 109G-6	Гросс Заксенхайм	Майор З. Вагнер	17/17
I/JG5	Bf 109G-5/G-6	Херцогенаурах	Майор Х. Карганико	30/19
III/JG3	Bf 109G-5/G-6	Бад Веришофен	Майор В. Даль	49/31
Ein. JG104	Bf 109F-2/G-4	Херцогенаурах	?	4/2
Истребительное командование «Остмарк»				
Stab/JG27	Bf 109G-6	Фелз-ам-Варгам	Подполковник Г. Редель	7/7
I/JG27	Bf 109G-6/G-8	Фелз-ам-Варгам	Капитан Л. Францискет	39/27
III/JG27	Bf 109G-4/G-6	Вена-Гетцендорф	Капитан Э. Дюллберг	23/18
11/JG11	Bf 109G-6	Штайнамангер	Обер-лейтенант Г. Кристман	22/18
Ein. JG108	Bf 109F-4/G-2	Бад Верслау	Капитан К. Мюллер	10/7
I/JG302	Bf 109G-6	Вена-Зейринг	Капитан Р. Левинс	20/19
Истребительное командование «Дания»				
10/JG11	Bf 109G-5	Ааборг	Капитан Э. Вибан	13/7
Итого				**546/398**

венных строений. В результате налета 450 рабочих погибли, а уцелевшие бежали в пригороды и долго отказывались возвращаться. Серия непрекращающихся налетов на Винер-Нойштадт привела к падению объемов выпуска «сто девятых», несмотря на переход на 72-часовую неделю. По данным историка Д. Ирвинга, не менее 700 готовых Bf 109 не вышли из заводских цехов в это время. Ответной реакцией немцев стало усиление кооперации между авиапредприятиями, проведение дополнительных мероприятий в рамках местной ПВО, привлечение новых партий иностранных рабочих и военнопленных, чей рабский труд теперь играл большую роль для выполнения плановых заданий. Например, в марте 1944 г. на заводе в Ландсберге, выпускавшем фюзеляжи «мессершмиттов», трудились примерно 500 бывших красноармейцев и 220 венгров.

В конце марта 1944 г. количество одномоторных истребителей на Западе (в Германии, Голландии, Франции) впервые превысило 1000 единиц. Геринг и его ближайшие помощники попытались сконцентрировать все имевшиеся в распоряжении силы, провели ряд организационных мероприятий. Определенных успехов добились немцы в деле подготовки летного состава за счет более интенсивной работы инструкторов (их теперь катастрофически не хватало), выделения учебным центрам дополнительных лимитов топлива и новых самолетов. Тогда же, в феврале 1944 г., немцы сформировали воздушный флот «Рейх», в который направляли большинство построенных самолетов. На 20 февраля 1944 г. в его составе числились 863 истребителя (517 боеготовых), а на 10 мая — 785 (557 боеготовых), причем примерно 70% составляли Bf 109.



Истребитель Bf 109G-10 с мотором DB 605D (увеличенный воздухозаборник нагнетателя, характерный капот над мотором, широкие лопасти винта) и коком винта со спиралью

Как докладывал генерал А. Галланд, в апреле 1944 г. потери составили 489 летчиков-истребителей, включая 100 офицеров, а поступило в части 396 летчиков, из них 62 офицера, причем качество пополнения значительно уступало выбывшим из строя. При этом, несмотря на все трудности, немцам удалось в мае 1944 г. — впервые с начала войны — выпустить свыше 1000 новых «сто девятых» только в модификации истребителя. Однако американцы нащупали новое уязвимое место противника: продолжая налеты на авиапромышленность Германии, они 12 мая начали так называемую «битву за горючее». 8-е ВВС с запада и 15-е ВВС с юга атаковали заводы синтетического горючего в Мерсебурге, Лютцкендорфе, Бюхлау и других городах Германии и Чехословакии. В этот день против 886 бомбардировщиков и 735 истребителей союзников немцы подняли в воздух 419 «мессершмиттов» и «фокке-вульфов» из 16 групп одномоторных и двух групп двухмоторных истребителей; 51 Bf 109 выполнил по два боевых вылета. По всему маршруту полета американского соединения не прекращались бои. Командир группы III/JG3 майор В. Даль, участвовавший в сражении 12 мая на Bf 109G-6, вспоминал:

«В 11 ч 22 мин я вместе с ведомым лейтенантом Ю. Хюршельманом вылетел во главе 22 своих летчиков, чтобы атаковать неприятельское соединение из 400 бомбардировщиков и 200 истребителей. В первом же заходе каждый из нас сбил по одному B-17. Но мы оказались в центре большой группы «Мустангов», которые решили непременно расправиться с «наглецами», пользуясь огромным численным превосходством. Пришлось отчаянно маневрировать, причем несколько раз удалось «сбросить с хвоста» врага буквально в последний миг перед открытием огня на поражение. Все же вскоре мой самолет стал словно сито, рацию разбило, двигатель работал с перебоями. Не прекращая пилотировать на грани допустимого, я уходил сначала от атак 10—12, а затем не менее чем от 15 «янки». Увидев, наконец, спасительный слой облаков, я спикировал в их сторону, где оторвался от преследователей. Мой «мессершмитт» приземлился на аэродроме Манхейм-Зандхофен на последних каплях горючего; на пробеге двигатель заглох».

Выяснилось, что из многочисленных заявок группы III/JG3 правдоподобны лишь три (в частности, В. Далю на самом деле не удалось сбить «летающую крепость»). Группа недосчиталась четырех погибших пилотов, включая лейтенанта Хюршельмана, который в бою с «Мустангами» одержал 18-ю победу. Еще пятеро воспользовались парашютами и вернулись в часть. Всего за день у американцев погибло 46 «четырехмоторников» и 7 истребителей, у немцев — 80 истребителей; к тому же были потеряны значительные запасы горючего.

Из отчета штаба 1-й истребительной дивизии за 19 мая 1944 г. (соединение прикрывало Голландию и северо—западные районы Германии) следовало, что в этот день было уничтожено 26 бомбардировщиков и 14 истребите-

лей союзников ценой 28 сбитых и 15 подбитых своих самолетов; 16 немецких летчиков погибли, а еще семь получили ранения. Полковник X. Геррман, в это время возглавлявший 1-ю дивизию, отметил, что истребитель FW 190 превосходил Bf 109 по боевой эффективности (его пилоты сбивали больше врагов и меньше машин теряли сами). Из англоязычных источников можно сделать вывод, что в бою 19 мая американцы лишились 27 машин разных типов, преимущественно бомбардировщиков B-17.

20 мая 1944 г. майор В. Даль был назначен командиром истребительной эскадры особого назначения, которой подчинили группы III/JG3, I/JG5, II/JG27, II/JG53 и III/JG54. Все они, кроме последней части, только что прошедшей перевооружение на FW 190, летали на «сто девятых». Главная задача, поставленная командиру нового соединения, да и всем командирам истребительных эскадр на Западе, состояла в координации действий при отражении налетов на Германию. В эти дни только 135 Bf 109 и FW 190 находились на северо—востоке Франции и Бельгии, а к 5 июня, когда англо-американское руководство завершало последние приготовления перед началом операции «Оверлорд», их количество возросло до 170 машин.

Еще до начала вторжения англо-американская авиация завоевала господство в воздухе над Западной Европой. Союзники перенесли основную нагрузку бомбардировочного наступления на железные дороги и транспортную систему Франции и Бельгии, подвергали систематическим ударам аэродромы истребительной авиации. По большому счету немцы ничего сделать не смогли, хотя и предпринимали экстренные меры. Например, они оборудовали все «сто девятые» бомбодержателями, используя их в первые дни высадки в роли истребителей-бомбардировщиков. Серьезные разногласия между командными инстанциями Люфтваффе также не способствовали согласованным действиям. Еще важнее, что союзники имели уже более подготовленный (в среднем) летный состав, подавляющее количественное и качественное превосходство материальной части. Последнее утверждение можно сделать, например, на основе материалов сравнительных испытаний «мессершмитта» и его противников, проведенное осенью 1944 г. в Великобритании.

Принадлежавшие I/JG301 два самолета Bf 109G-6 (зав. № 163240) и Bf 109G-6/U2 (зав. № 412951), в ночь на 21 июля по ошибке приземлились на британском аэродроме около Манстона в графстве Кент; пилоты попали



Истребитель Bf 109G-14 из эскадры JG53



Совершивший вынужденную посадку Bf 109K-4 принадлежал эскадре JG2 «Рихтгофен»

в плен. Последнюю машину под обозначением TP-814 испытали (при взлетном весе 3480 кг и нагрузке на крыло 215 кг/м²), решив сопоставить ее летно-тактические данные с новейшими самолетами союзников: «Спитфайром» LF.IX со срезанным крылом и мотором «Мерлин-66», а также только начавшими поступать на вооружение «Спитфайром» Mk.XIV с мотором «Гриффон-65», «Мустангом-III» и «Темпестом-5». Полученные результаты говорили явно не в пользу творения В. Мессершмитта.

Как отмечали англичане, по сравнению с Bf 109G-6/U2 стандартный «Спитфайр» LF.IX вплоть до высоты 4880 м (она являлась контрольной для Bf 109G-6) имел небольшое преимущество в скорости (5—7 км/ч) при давлении наддува, составлявшем 18 фнт./кв. дюйм (или около 1740 мм рт. ст.). Начиная с указанной высоты и до 6100 м превосходство «Спитфайра» в скорости доходило до 11 км/ч. При давлении наддува 25 фнт./кв. дюйм (2010 мм рт. ст.) «девятка» опережала противника на 40 км/ч при полете ниже 4570 м и на 11 км/ч при полете на больших высотах до 7600 м. Английский истребитель быстрее набирал высоту на режиме максимальной скороподъемности, причем особо заметным это преимущество становилось при использовании «чрезвычайной» мощности работы мотора. Когда обе машины переходили из пикирования в набор, то их характеристики отличались мало, но по мере падения скорости до наивыгоднейшей «Спитфайр» постепенно начинал опережать соперника. При сопоставлении характеристик пикирования оказалось, что Bf 109G-6 без всяких затруднений может оторваться от «Спитфайра», но радиус разворота и скорость крена у «англичанина» были лучше на всех высотах.

Неудивительно, что другие оппоненты «сто девятого» показали еще большее преимущество над ним. Так, в сравнении с серийным вариантом «Спитфайра» Mk.XIV было определено, что последний обладал превосходством в скорости на всех высотах, причем вблизи земли оно составляло 40 км/ч, затем уменьшалось до 16 км/ч на высоте 4880 м, а потом снова возрастало, достигая 80 км/ч на 9140 м. Лишь до расчетной высоты Bf 109G оба истребителя имели практически одинаковую скороподъемность, а затем явно выраженным преимуществом обладал «Спитфайр». Сравнение характеристик пикирования выявило, что Bf 109G вначале немного опережал соперника, но затем, с приближением скорости к значению 610 км/ч, самолеты становились похожими. «Гриффоновский» «Спитфайр», как и его предшественник с мотором «Мерлин», мог легко зайти в хвост Bf 109G на горизонтальном вираже с любого направления, причем английским летчикам рекомендовалось отдавать предпочтение выполнению правых виражей, что было логически обосновано направлением вращения вала винта.

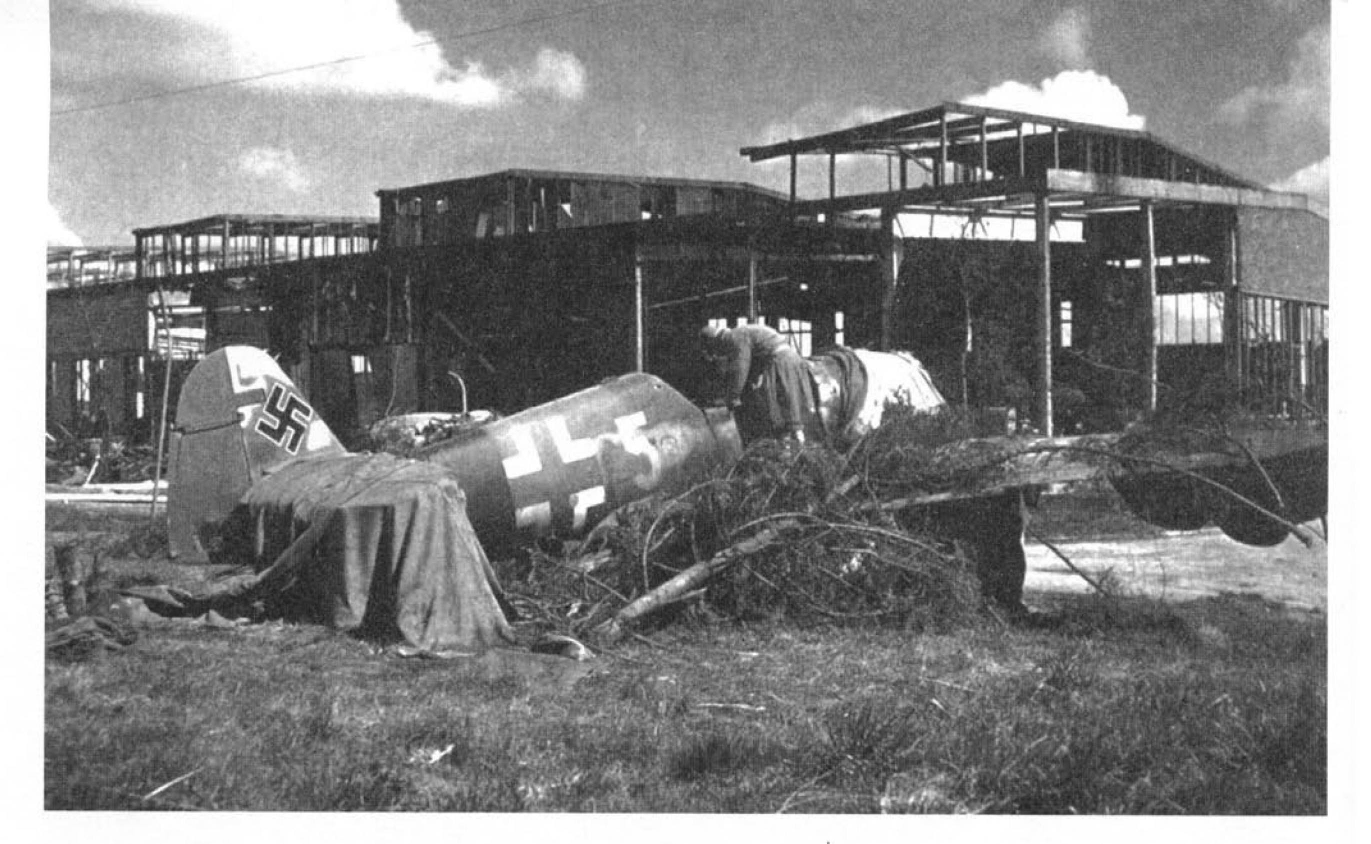


Этот Bf 109G-14 с новым «высоким» килем принадлежал одной из эскадр Западного фронта

«Мустанг» III по сравнению с Bf 109G-6 продемонстрировал явное превосходство в скорости на всех высотах, которое составляло 48 км/ч на расчетной высоте Bf 109G и достигало 80 км/ч на высоте 9140 м. Bf 109G обладал лучшей скороподъемностью от земли до 6100 м, но выше этой высоты и до 7620 м «Мустанг» имел небольшое преимущество. Когда оба самолета одновременно переводились в набор высоты, то их скорости были практически идентичными. При сравнении характеристик пикирования было доказано, что «Мустанг» III уверенно опережает Bf 109G, причем чем дольше продолжается пикирование, тем это преимущество становилось ощутимее. Американской машине оказалось довольно затруднительно «переманеврировать» Bf 109G при любом направлении виража; скорость крена обоих истребителей была практически одинаковой.

Не подвергая сомнению общую оценку, отметим, что в варианте с тремя пушками и парой крупнокалиберных пулеметов «мессершмитт» обладал бесспорным преимуществом в весе секундного залпа бортового оружия. Кроме того, английские машины заправляли 150-октановым горючим и летали они на «чрезвычайных» режимах работы моторов, в то время как DB 605A эксплуатировали при испытаниях в Великобритании на номинале, при давлении наддува 945 мм рт. ст. и заправке 87-октановым топливом. При форсировании двигателя путем включения устройства MW-50 (модификация Bf 109G-6/U3) «сто девятый» не уступал в скорости «девятке» — наиболее массовой тогда английской машине — до высоты 6500 м, а выше обладал некоторым преимуществом. При выполнении боевого разворота (этот показатель широко использовался для оценки маневренности самолета в Советском Союзе в 1940-е гг.) с высоты 100 м он оказывался на 200—250 м выше и «Спитфайра», и «Мустанга». Словом, хорошо подготовленные пилоты «мессершмиттов», безусловно, имели возможность выиграть единоборство с противником.

У англичан имелись планы проведения сравнительных испытаний Bf 109G-6/U2 и «Темпеста» V, но 23 ноября 1944 г., еще до их начала, «Густав» потерпел аварию при взлете с



Американский солдат осматривает брошенный «мессершмитт» на заводском аэродроме весной 1945 г.

аэродрома Виттеринг. Оказалось, однако, что аналогичные испытания уже прошли несколькими месяцами ранее, когда сравнивались недавно выпущенный «Темпест» V и Bf 109G-2 (зав. № 10639), захваченный в Сицилии. Последний, доставленный в Великобританию и переданный в состав 1426-го звена в феврале 1944 г., получил серийный номер RN-228. При испытаниях выяснилось, что «Темпест» при использовании боевой мощности обладает превосходством в скорости 64—80 км/ч над ранним «Густавом» вплоть до высоты 6100 м, но с увеличением высоты полета разница практически исчезала. Скороподъемность Bf 109G-2 оказалась выше на всех высотах, однако это преимущество не было ярко выраженным до 1520 м. При сравнении характеристик пикирования было установлено, что «Темпест» может уйти от «мессершмитта». Английский истребитель несколько уступал в радиусе виража и скорости крена при полете медленнее, чем 563 км/ч, но при более высокой скорости пилот «британца» мог «переманеврировать» оппонента, энергично перекладывая машину из виража одного направления в противоположный.

До высадки союзников в Нормандии действия истребителей Люфтваффе были довольно активными, а временами эффективными. Однако уже в конце лета ситуация стала иной; соотношение потерь постоянно изменялось не в пользу немцев. Перед вторжением, как уже отмечалось, на один сбитый «сто девятый» приходился примерно один погибший самолет союзников. Затем собственные потери истребителей Люфтваффе превзошли англо-американские на 30—40%, а в августе 1944 г. стали вдвое большими. Например, из отчета командира II/JG53 майора Ю. Маймберга следовало, что за август в боях погибли 42 «мессершмитта» (в составе группы имелись модификации G-6, G-6/U2 и G-6/U4), небоевые потери составили 18 машин, а еще 20 получили повреждения на земле и попали в руки врага (группа сменила три аэродрома). Кроме того, 20 выбыли из строя по другим причинам. Несмотря на пополнение группы 69 новыми Bf 109G, количество самолетов сократилось за месяц с 60 до 35 (17 боеготовых).

Эту и другие авиагруппы 3-го ВФ и ВФ «Рейх» с конца лета пополнялись модификациями «Густав-14», а поздней осенью на вооружение поступили «Густавы-10», ставшие самыми быстроходными на тот период германскими серийными одномоторными истребителями. Резко выросло производство «сто девятых», достигнув абсолютного пика в сентябре, когда заводы построили 1575 машин в истребительной модификации и 89 разведчиков. С учетом проведения восстановительных ремонтов, генерал-квартирмейстер в четвертом квартале 1944 г. принял целую армаду — 6666 одномоторных истребителей «мессершмитт».



Bf 109B-2, на котором в Испании летал капитан В. Грабман, одержавший семь побед. В дальнейшем он летал преимущественно на Bf 110, сформировал и возглавил эскадру ZG76



Bf 109B-2 из авиагруппы морской авиации Tr.Gr186, созданной для базирования на авианосце «Граф Цеппелин». Однако достроить авианосец не удалось, и часть использовали аналогично остальным группам «сто девятых», переименовав в III/JG77



Bf 109C-3, принадлежавший отряду 3/JGr102. Показана машина, оборудованная двумя крыльевыми пушками «Эрликон». Польская кампания, Краков, сентябрь 1939 г.

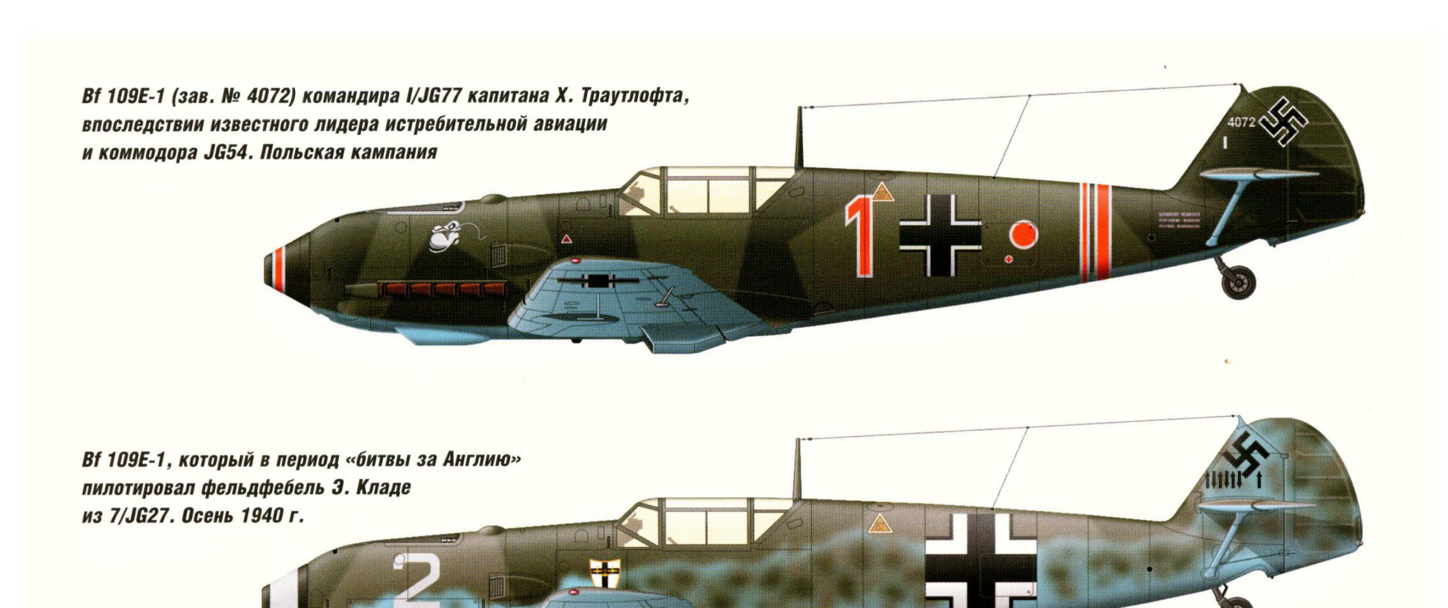


Bf 109D-1, на котором в ходе польской кампании командир отряда 3/JG21 сбил два самолета

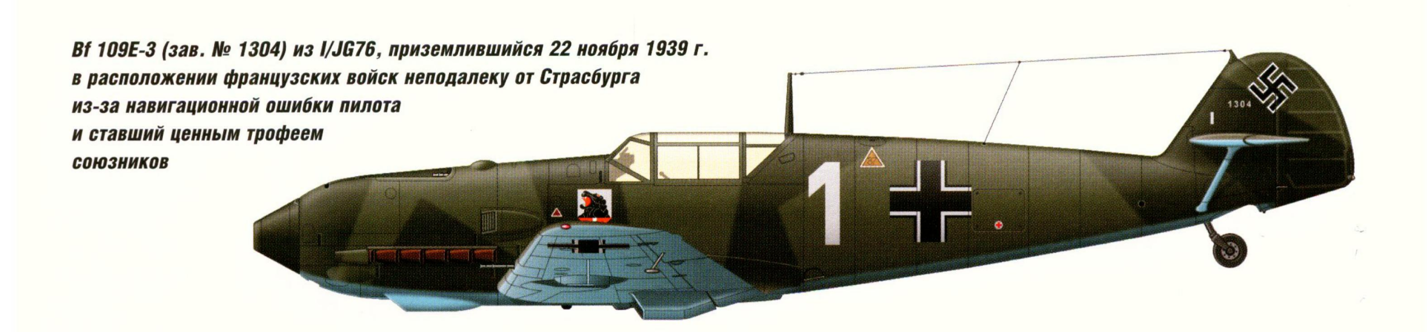


Bf 109D-1 (зав. № 2621) командира группы JGr102 капитана Й. Гентцена. Одержав 7 побед, он стал первым немецким асом во Второй мировой войне, а его группу вскоре переименовали в I/ZG2 и перевооружили Bf 110. Аэродром Дебрица, конец сентября 1939 г.

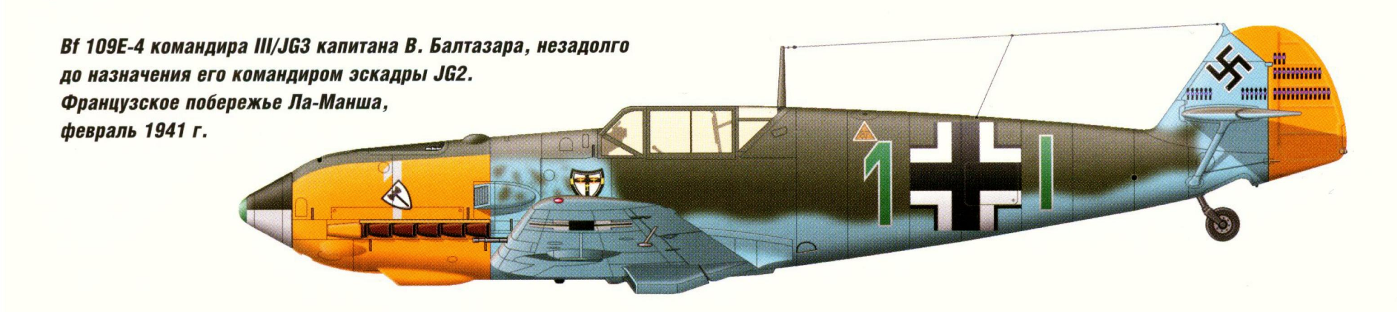
Bf 109E-1 (зав. № 4072) командира I/JG77 капитана X. Траутлофта, впоследствии известного лидера истребительной авиации и коммодора JG54. Польская кампания



Bf 109E-1, который в период «битвы за Англию» пилотировал фельдфебель Э. Кладе из 7/JG27. Осень 1940 г.



Bf 109E-3 (зав. № 1304) из I/JG76, приземлившийся 22 ноября 1939 г. в расположении французских войск неподалеку от Страсбурга из-за навигационной ошибки пилота и ставший ценным трофеем союзников



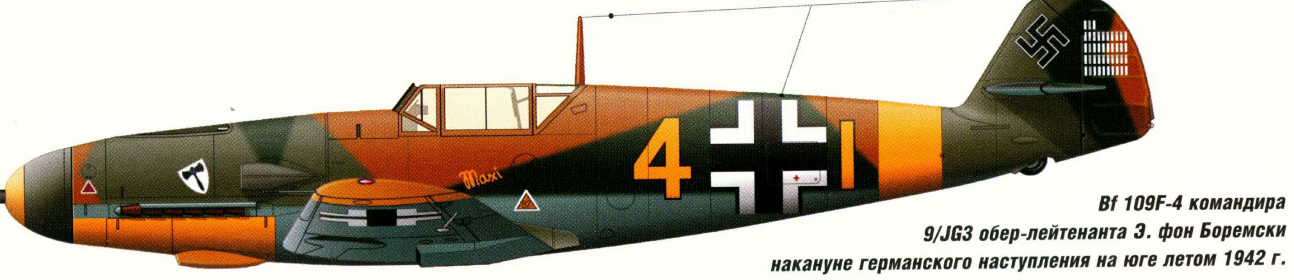
Bf 109E-4 командира III/JG3 капитана В. Балтазара, незадолго до назначения его командиром эскадры JG2. Французское побережье Ла-Манша, февраль 1941 г.

Bf 109E-7 одного из ведущих асов в операции «Барбаросса» командира I/LG2 капитана Г. Илефельда. Молдавия, июль 1941 г.





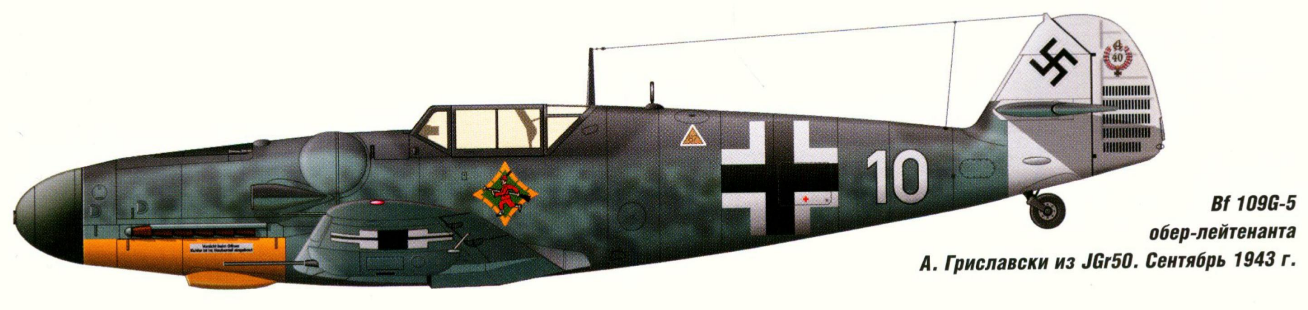
Bf 109F-2 командира I/JG54 капитана Г. Филипа. Аэродром Красногвардейск, конец зимы 1941—1942 г.



Bf 109F-4 командира 9/JG3 обер-лейтенанта Э. фон Боремски накануне германского наступления на юге летом 1942 г.



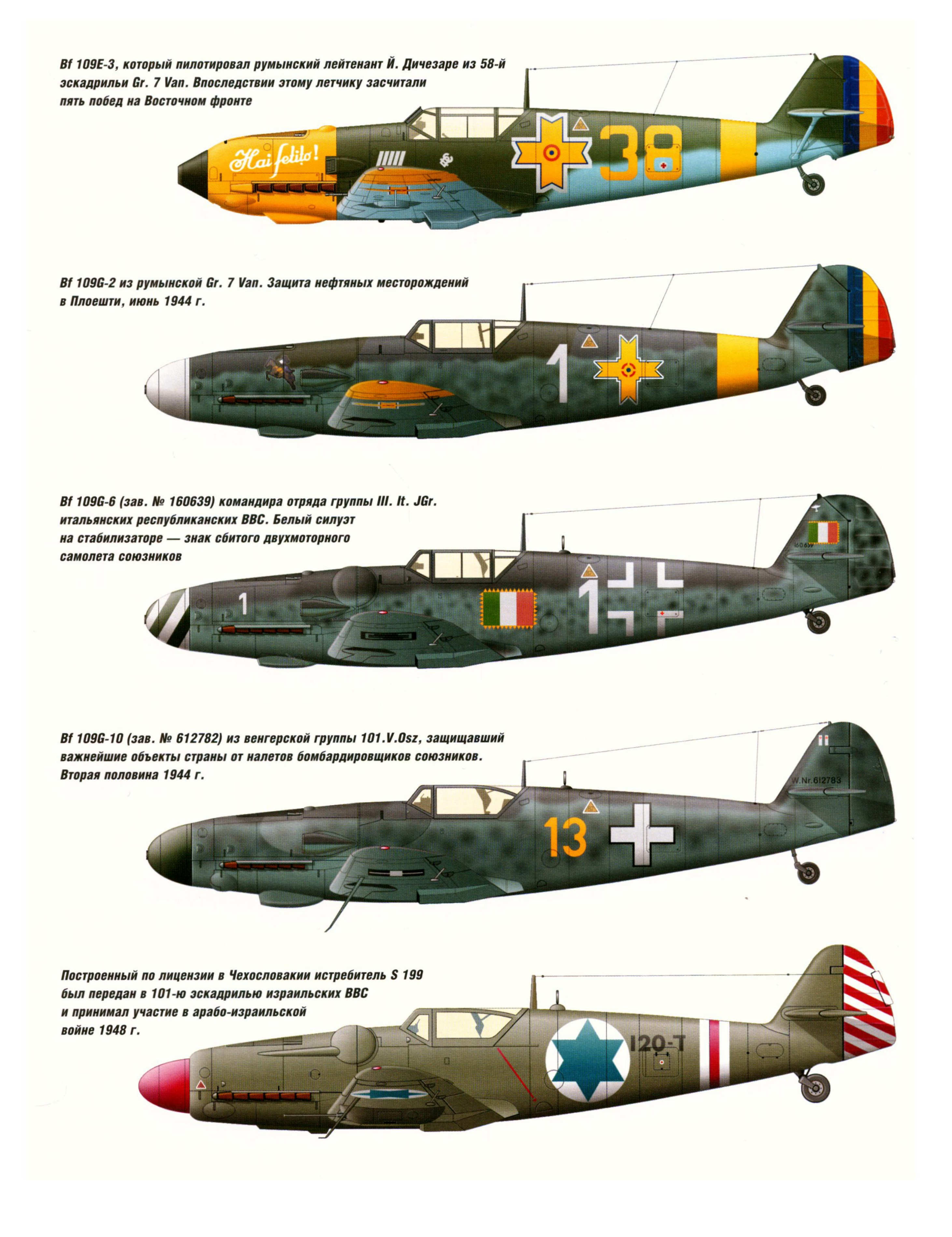
Bf 109G-2 командира 7/JG5 обер-лейтенанта Т. Вайссенбергера на аэродроме Петсамо, конец 1943 г.



Bf 109G-5 обер-лейтенанта А. Грославски из JGr50. Сентябрь 1943 г.



Bf 109G-6 командира I/JG53 капитана Ю. Хардера. Италия, начало 1944 г.



Bf 109E-3, который пилотировал румынский лейтенант Й. Дичезаре из 58-й эскадрильи Gr. 7 Van. Впоследствии этому летчику засчитали пять побед на Восточном фронте

Bf 109G-2 из румынской Gr. 7 Van. Защита нефтяных месторождений в Плоешти, июнь 1944 г.

Bf 109G-6 (зав. № 160639) командира отряда группы III. It. JGr. итальянских республиканских ВВС. Белый силуэт на стабилизаторе — знак сбитого двухмоторного самолета союзников

Bf 109G-10 (зав. № 612782) из венгерской группы 101.V.Osz, защищавший важнейшие объекты страны от налетов бомбардировщиков союзников. Вторая половина 1944 г.

Построенный по лицензии в Чехословакии истребитель S 199 был передан в 101-ю эскадрилью израильских ВВС и принимал участие в арабо-израильской войне 1948 г.

Не испытывая более перебоев с поставками новой техники, немцы восполнили потери, развернули новые авиачасти, переформировали в истребительные целый ряд бомбардировочных соединений, в том числе KG6, KG30, KG55, вооружив их Bf 109G. Кроме того, они перевели все имевшиеся истребительные группы с трехэскадрильного на четырехэскадрильный штат. Об изменениях численности истребительной авиации Люфтваффе можно судить по следующим цифрам: к 1 июля имелось 1523 машины (895 исправных), 30 сентября — 1984 (1413), а на последний день 1944 г. Люфтваффе располагали 2260 истребителями (1521 исправным).

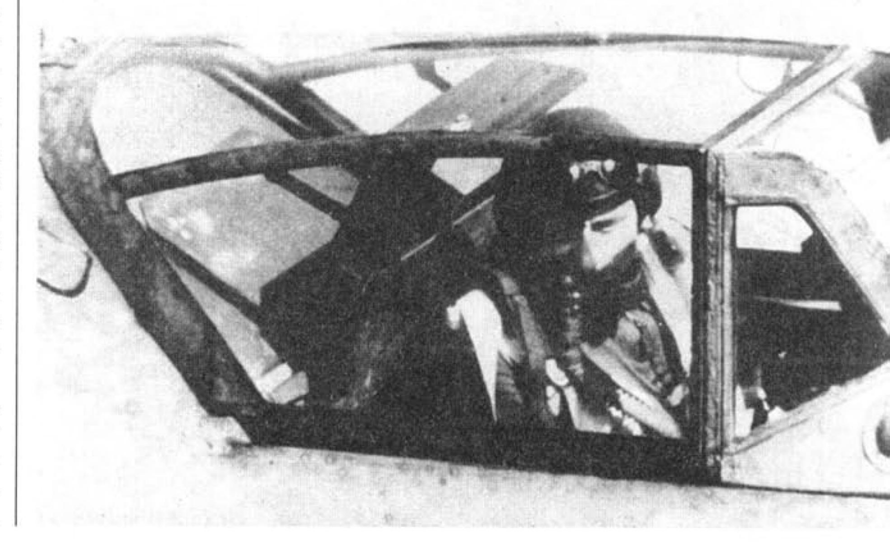
Однако не только время блестящих успехов «мессершмиттов», но и каких-либо весомых побед этих самолетов безвозвратно прошло: ближе к завершению войны, по немецким же оценкам, соотношение потерь составляло уже 1:3,5 не в их пользу. Порядок и четкая работа всех служб, которыми ранее славились Люфтваффе, сменились хаосом; перебои с поставками запасных частей, топливный кризис, неделями приковывающий истребители к земле, недостаток зенитных средств на новых аэродромах, куда, отступая, перебазировались «мессершмитты», — все это создавало безрадостную для немцев картину грядущего поражения. Комментируя ситуацию, историк К. Барц писал:

«Истребители имелись, и имелись во вполне достаточных количествах, а их пилоты делали все возможное, но вследствие беспорядка, дезорганизации, интриг и зависти в руководстве Люфтваффе и германской авиапромышленности перспективное развитие как бы замерло. Самолет Bf 109, на котором летчики сражались в начале войны, и теперь оставался основным типом самолета-истребителя... Результатом многочисленных изменений и модификаций стало то, что когда-то обтекаемый, имевший хорошую аэродинамику «мессершмитт» «оброс» различными подвесками, дополнительным вооружением и оборудованием, получив у пилотов прозвище «жук».

Как мы увидим из последней главы, появление Bf 109K мало что могло изменить в этой оценке. Сражение с англо-американской авиацией было проиграно.

Истребитель-разведчик Bf 109G-10/R5 принадлежал ближнеразведывательной группе NAGr14

Фонарь «Эрла» и заголовник с бронестеклом «галландовского типа» — характерные черты поздних Bf 109G или K



НАД ВОСТОЧНЫМ ФРОНТОМ

Как известно, весной 1942 г. командованию вермахта удалось переломить неблагоприятный для него ход боев на советско-германском фронте, стабилизировать положение, нанести ряд эффективных контрударов. При этом интенсивность действий Люфтваффе возросла, хотя увеличения численного и боевого составов истребительных авиагрупп не отмечалось. Если 6 декабря 1941 г. против ВВС КА сражались 487 истребителей (200 боеготовых), то 14 февраля 1942 г. — 450 истребителей (211 боеготовых), а 14 марта 1942 г. — всего 370 истребителей (184 боеготовых).

Однако только истребителями не ограничивалось присутствие «сто девятых» на Восточном фронте. С первых дней операции «Барбаросса» в боях приняла участие штурмовая группа II(Sch.)/LG2, в которой три отряда оснащались Bf 109E, а четвертый — Hs 123. По указанию технического управления Люфтваффе весной 1941 г. был разработан стандарт истребителя-штурмовика, предусматривающий дополнительное бронирование небольшими 5- или 6-мм плитами маслорадиатора, топливного насоса, пола кабины пилота, оснащение бомбодержателями для подвески под фюзеляжем одной 250-кг или четырех 50-кг бомб при помощи переходного устройства ER-4, другие небольшие изменения. Несомненно, защита самолета от огня пулеметов несколько улучшилась, но не могла считаться достаточной для систематических действий вблизи линии фронта. Переоборудованные машины получили обозначения Bf 109E-7/U1 и Bf 109E-7/U2, а чем они отличались друг от друга установить не удалось. Однако известно, что под переделку попали и ранние «Эмили», например, модификации E-1.

Начав Восточную кампанию с аэродрома Сувалки, истребители-штурмовики широко использовались в Белоруссии, под Смоленском, на дальних и ближних подступах к Ленинграду, под Москвой. В начале октября 1941 т. «мессершмитты»-штурмовики поддерживали части 7-й тд при прорыве к Вязьме, а ближе к концу месяца помогали 36-й мд отражать контратаки советских войск в районе Калинина с северного берега Волги. Обычно тактика использования самолетов состояла в нанесении внезапных ударов с малых высот

Зимой 1941—1942 гг. Люфтваффе потеряли немало «мессеров» на Восточном фронте. Эвакуация одной из сбитых машин где-то на Севере



по колоннам войск и техники в прифронтовой полосе, причем при отсутствии противодействия ПВО «сто девятые» совершали по четыре—пять заходов на цель.

Вероятно, итоги применения «мессершмиттов» из II(Sch.)/LG2 за первые полгода войны с Советским Союзом сочли успешным, поскольку 13 января 1942 г. командиру группы майору О. Вайсу приказали развернуть группу в 1-ю штурмовую эскадру — SchG1. «Сто девятые» свели в I группу, которую возглавил капитан А. Друшель. Однако поскольку в конце зимы — начале весны «мессершмитты» этой части интенсивно поддерживали оборону 9-й полевой армии с аэродрома «совхоз Дугино», то реально завершить задуманное удалось только в апреле. Как и ранее, Вайс оставался в двойном подчинении: командования соединением и объединением, в которые входила его эскадра, и генерала-инспектора истребительной авиации полковника А. Галланда.

Истребители Bf 109F на северном участке советско-германского фронта



На заднем плане с веселой рожицей на борту — истребитель Bf 109F-2 из 7/JG54

Физически крепкие немцы без труда подвешивали вручную бомбы SC 50 на истребители-бомбардировщики Bf 109E-4/B



Истребители Bf 109F из JG54 в зимнем смываемом камуфляже



К началу активных боевых действий на южном фасе советско-германского фронта штурмовая эскадра представляла собой сколоченное боеспособное соединение, хотя запланированное перевооружение ее специализированными штурмовиками Hs 129 запаздывало и основным типом машин оставались Bf 109. В боях в Крыму и под Харьковом в конце апреле—мае 1942 г., когда штурмовая авиация немцев сыграла очень важную роль, эскадра, входившая в состав 4-го, а затем 8-го авиакорпусов 4-го воздушного флота выполнила 1467 боевых вылетов, из которых 1028 совершили «Эмили». Из 59 Bf 109E-7/U1/U2, имевшихся к началу наступления на Керчь, 28 были уничтожены или серьезно повреждены; к концу мая в группе осталась 31 машина.

Еще две авиачасти, вступили в сражение на Bf 109E в мае 1942 г. Ими были группы так называемых «разрушителей» — III/ZG1 капитана Р. Борта и III/ZG2 капитана В. Хакфельда. Готовясь к летнему генеральному наступлению, германское командование решило довести до полного штата 1-ю и 2-ю эскадры двухмоторных истребителей, направив на их формирование все «сто десятые» из ранее действовавших на Востоке частей. Однако двухмоторных самолетов не хватало, и было решено в каждой эскадре иметь по две группы на Bf 110 и по одной на Bf 109E-7/U1. Всего на формирование и пополнение III/ZG1 и III/ZG2 направили 91 «Эмиль», переделанный в истребитель-бомбардировщик. Эти машины приняли участие в заключительном этапе сражения под Харьковом на волчанском и воронежском направлениях. В конце



июля обе части вывели с фронта, а затем перебросили в Средиземноморье и Северную Африку, где вскоре перевооружили на Ме 210 и FW 190, соответственно.

Однако главную роль «мессершмитты» продолжали играть как истребители. Сбитый 23 марта в бою северо—западнее Артемовска фельдфебель В. Пандель из I/JG77 на допросе в плену рассказал, что германское командование сумело наладить практически бесперебойную эксплуатацию материальной части при отрицательных температурах воздуха, обеспечивать при необходимости до двух—трех вылетов на каждый исправный «мессершмитт» (чего не наблюдалось в зимние месяцы). «Bf 109F является лучшим самолетом-истребителем, но в нашей группе, да и на всем участке фронта, где мы действуем, таких машин пока нет — их ждут с нетерпением», — заявил в заключение германский летчик.

Последнее утверждение не соответствовало действительности. В конце марта «Фридрихи-4» почти полностью вытеснили «Эмилей» из большинства истребительных частей Люфтваффе на Востоке. Правда, в группах I/JG77, II и III/JG5 они только начали заменять ранние машины, а эскадра JG51 продолжала сражаться на Bf 109F-1 и F-2, сохранив несколько Bf 109E-4 и E-7 (их передали на пополнение соединения, воевавшего в Подмосковье, зимой 1941—1942 гг., когда обострился кризис с материальной частью Люфтваффе). Наряду с «обычными» Bf 109F-4 весной на советско-германском фронте действовали самолеты модификаций F-4/Z, F-4/R1, а группа I/JG3 полностью оснащалась Bf 109F-4/trop с противопыльными фильтрами на моторах.

Стремясь обеспечить беспрепятственные полеты своей ударной авиации, германское командование стало создавать «ударные кулаки» истребителей в районе активных действий наземных войск. Так, для поддержки наступления группировки генерала Э. Манштейна на Керчь, состав 8-го авиакорпуса был усилен. В начале мая 1942 г. в него, в частности, входили штабной отряд, I и II/JG77, I/JG3, II, III/JG52 и отряд 15(хорватский)/JG52 — всего 215 «мессершмиттов». Благодаря численному перевесу (немцы превосходили ВВС Крымского фронта почти на 80%), интенсивному использованию своих самолетов, Люфтваффе в первые же дни наступления наземных войск добились оперативного господства в воздухе. «Мессершмитты» блокировали аэродромы советской истребительной авиации, патрулированием обеспечили прикрытие наиболее важных группировок, сопровождали пикирующие бомбар-

Правый Bf 109 со стрелой принадлежал командиру JG54 подполковнику Г. Траутлофту



«Фридрих» с бомбой SC 250 на подфюзеляжном держателе



Еще один германский ас лейтенант В. Крупински из II/JG52 позирует у своего Bf109G-2

дировщики. Не будет преувеличением утверждать, что именно германская авиация оказала решающее влияние на исход боев в Крыму.

Советское командование было обеспокоено усилением активности противника в воздухе, и оно по-своему объясняло происходившие процессы. Так, из отчета ВВС Южного фронта следовало, что с 18 по 25 апреля потери объединения в воздушных боях составили 13 самолетов, в то время как по докладам летчиков было сбито лишь 5 неприятельских машин. «Это произошло не потому, — указывал командующий объединением генерал К.А. Вершинин, — как некоторые пытались объяснить, будто противник применил какую-то новейшую скоростную материальную часть, а лишь только в результате того, что наши руководители и летный состав, успокоившись пассивности неприятеля в зимний период, проявили беспечность. Они своевременно не среагировали на возросшую активность авиации противника весной, несмотря на то, что именно об этом мною неоднократно делались предупреждения и давались конкретные указания».

Этот «Густав-2» с эмблемой эскадры «Зеленое сердце» принадлежал II/JG54

Командующий обращал внимание на ряд ошибок со стороны руководящего и летного состава наших ВВС, таких, как плохая организация боевых вылетов, слабая осмотрительность пилотов, неумение грамотно готовить атаку, использовать облачность и ослепление неприятеля солнечными лучами, вести прицельный огонь с близких дистанций, недопустимо медленную реакцию командиров на изменяющуюся обстановку, неумение вовремя прийти на помощь, другие огрехи. Однако в этом документе ничего не говорилось о том, будто «мессершмитт» имеет превосходство в летных характеристиках перед советскими «ястребками».

В указаниях «о тактике действий истребительной авиации в борьбе против истребителей противника», которые командующий ВВС КА генерал А.А. Новиков в начале лета 1942 г. направил командующим ВВС фронтов, отдельных армий и ударных групп, анализировались особенности действий противника. Совершенно справедливо Новиков отмечал, что немецкие летчики, как правило, стремились осуществлять внезапные атаки, обычно предварительно заняв выгодную позицию с превышением относительно советского самолета, навязывали бои в вертикальной плоскости, поскольку «мессершмитты» превосходили в вертикальном маневре советские истребители.

На основе результатов испытаний самолета Bf 109F-2 в НИИ ВВС (в которых, как уже ранее отмечалось, на германском истребителе не удалось исправить поврежденный нагнетатель) командующий ВВС КА сделал следующие выводы:

« — наши истребители обладают значительно более мощным вооружением, чем Bf 109F (в этом и других советских документах военного времени основной тип германского истребителя называли «Ме-109Ф». — Прим авт.);

— наиболее пригодным типом самолета для боя с Bf 109F является Як-1, обладающий на высотах свыше 3000 м большей скоростью, равной скороподъемностью и лучшим горизонтальным маневром. На меньших высотах превосходство в скорости и скороподъемности — у Bf 109F. Летчики, хорошо овладевшие самолетом Як-1 и умело вводимые в бой, могут успешно сражаться с Bf 109F на всех высотах, особенно более 3000 м».

«Если этого иногда в действительности не наблюдается, — цитировал далее А.А. Новиков приказ наркома обороны И.В. Сталина от 1 мая 1942 г., — то объясняется это тем, что у нас не хватает только одного — умения полностью использовать против врага ту первоклассную технику, которую представляет наша Родина». Командующий счел нужным еще раз перечислить основные недостатки при ведении воздушного боя.

Летчик-штурмовик К.К. Латыпов из 568-го шап, впоследствии Герой Советского Союза, вспоминал о первых боях на Северо-Западном фронте, в которых участвовал, и был свидетелем пиратской работы немецких истребителей, сбивших на взлете один из «илов», а затем легко ушедших от перехвата советскими оппонентами: «Мессершмитты» легонькие, с талиями ос, с характерным свистом и жужжанием на бешеной скорости пронеслись над аэродромом и взмыли ввысь. За ними с надсадным гулом двигателей, с выхлопами черного дыма из патрубков погнались пузатые и грузные «лагги». Но как бы ни насиловали они свои двигатели, было видно, что на горке с большими углами набора высоты наши отставали от преследуемых...»

Весной сводки вермахта и Люфтваффе зафиксировали ряд «выдающихся результатов» в войне в воздухе. Так, боевой счет группы I/JG77 за апрель возрос на 62 практически без собственных потерь, причем 43 победы одержали двое: командир части капитан Г. Илефельд и его ведомый обер-лейтенант Ф. Гайсхардт. Наиболее удачным днем для них стало 22 апреля: командир отпраздновал 100-й успех, подчиненный — 60-й. 30 апреля над Крымом лейтенант Г. Граф из III/JG52 сбил шесть советских самолетов, а 14 мая, после перебазирования авиагруппы под Харьков, еще семь; за 17 дней личный счет молодого летчика возрос на 47 побед. В немецких отчетах отмечаются «феноменальные серии», продемонстрированные при ведении «свободной охоты» капитанами Г. Голлобом и Х. Бэром (в



В кабине «Густава» майор В. Храбак, командир эскадры JG52

Командир группы III/JG3 майор В. Эвальд



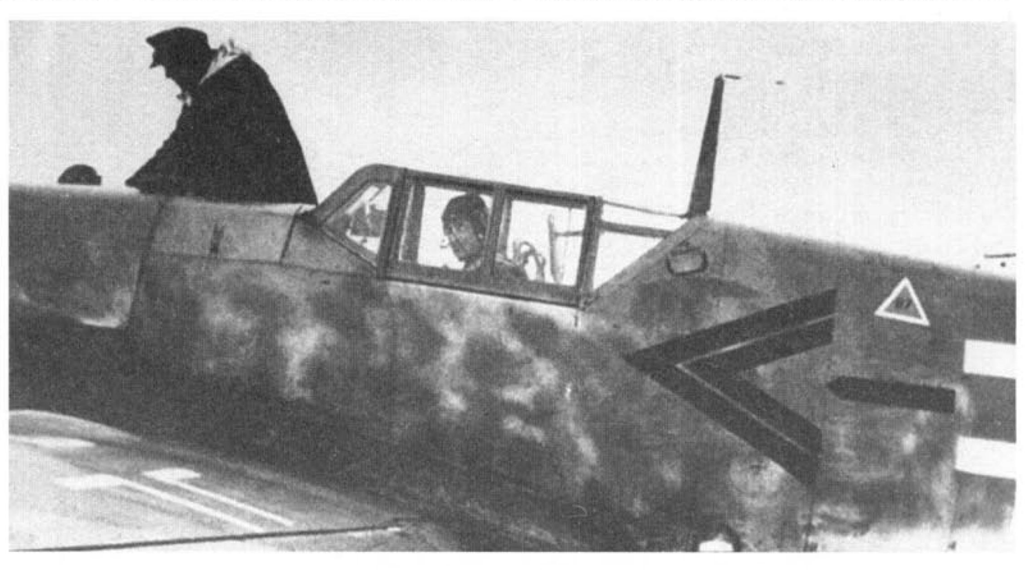
мае их назначили командирами JG77 и I/JG77, соответственно).

Германские летчики и их начальники не сомневались в превосходстве «мессершмиттов». Реальные успехи и победы многократно преувеличивались средствами пропаганды доктора Геббельса. К концу мая 1942 г., например, сложилась беспрецедентная ситуация: все девять кавалеров одной из наиболее почетных наград Рейха — «Рыцарского креста» с «Дубовыми листьями» и «Мечами» являлись летчиками «сто девятых» (!), причем с начала кампании против СССР этого отличия удостаивали только за победы на Восточном фронте.

На основе изучения основных типов новых советских истребителей немцы сделали вывод о том, что ЛаГГ-3 перетяжелен для установленного на нем двигателя и не представляет опасности для немецких оппонентов. По их мнению, Як-1 по конструкции фюзеляжа был близок к британскому «Харрикейну», легко загорался при попаданиях пуль и снарядов, хотя признавалось, что он хорошо приспособлен для боев на малых и средних высотах, преимущественно в горизонтальной плоскости с большими перегрузками. Самолет МиГ-3 немцы сочли наиболее удачным типом советского истребителя, но все же он, по мнению германских пилотов, уступал «сто девятому» в максимальной скорости и маневренности.

Несмотря на благоприятную обстановку германское командование решило, тем не менее, перевооружить истребительные части Восточного фронта «Густавами». Чем определялось такое решение? Оказывается, еще в конце зимы генерал-фельдмаршал Э. Мильх записал в отчете: «Захваченные в качестве трофеев советские самолеты доказывают, что в последние годы имел место неожиданный технический рывок в развитии самолетостроения в СССР. Причем в отдельных областях отмечается их конкурентоспособность с лучшими изделиями Европы и Америки».

Абвер знал об успешном развертывании эвакуированных предприятий авиапромышленности на Востоке страны, создании в Советском Союзе весьма совершенных истребителей, таких, как И-185. Опасаясь, что русские начнут применять эту машину Н.Н. По-



Майор Эвальд в кабине истребителя Bf 109G-2 на Восточном фронте



Самолет майора Г. Графа, командира II/JG52, также относился к типу Bf 109G-2. В сентябре 1942 г. Граф получил полный комплект наград, включающий «Рыцарский крест» с «Дубовыми листьями», мечами и бриллиантами за 172 победы

ликарпова и другие существенно модифицированные серийные самолеты с улучшенными летно-тактическими характеристиками, значительно увеличат объемы производства, и считая Восточный фронт главным на тот период, руководство Люфтваффе направило сюда партию «Густавов» (естественно без гермокабин, поскольку борьба шла исключительно на малых и средних высотах).

3-й отряд эскадры JG54, которым командовал капитан Г. Коалл, 15 июня прибыл в Йесау для освоения новых машин, а через четыре дня он получили шесть первых Bf 109G-2 с завода «Эрла» в Лейпциге. К 20 июня 1942 г. на Восточном фронте «Густавы» еще не действовали, а в эскадрах JG3, JG51, JG52, JG54 (без 3-го отряда) и JG77, а также группах II и III (без 9-го отряда)/JG5, I/JG53 насчитывалось 586 истребителей (434 исправных). Из этого количества 325 машин находились на юге в составе 4-го воздушного флота, причем в этом объединении все части, кроме хорватского и словацкого отрядов, оснащались исключитель-но истребителями модификации Bf 109F-4 (F-4/Z, F-4/R1, F-4/trop).

До конца месяца на пополнение группы I/JG54 капитана Г. Филипа в Восточную Пруссию отправились дополнительно 24 Bf 109G-2, причем отряд 3/JG54 уже 24 июня 1942 г. вернулся в Красногвардейск под Ленинградом, приняв участие в заключительной фазе боев, как пишут немцы, «по очищению Волховского котла». Впервые оружие «Густава» «заговорило» 25-го числа — лейтенант В. Новотны доложил об уничтожении ЛаГГ-3. Этот летчик впоследствии стал одним из наиболее известных в Люфтваффе; впрочем, его имя считается неразрывно связанным с самолетами FW 190 и Me 262.

В том же июне 1942 г. 20 машин с завода в Винер-Нойштадте направили в группу III/JG52. По маршруту Краков — Лемберг (Львов) — Умань — Полтава они перелетели на аэродром Рогань под Харьков, где вошли в подчинение майора X. фон Бонина. В отчете генерал-квартирмейстера Люфтваффе указывалось, что 8 июля при перелете произошло два летных происшествия: из-за отказа мотора Bf 109G-2 (зав. № 13447), пилотируемый унтер-офицером Г. Вольфом, совершил вынужденную посадку неподалеку от Умани, а Bf 109G-2 (зав. № 13402) пропал вместе с летчиком унтер-офицером Г. Крауссе между Уманью и Харьковом. По одной версии машина разбилась из-за технической неисправности, по другой была сбита партизанами. Днем раньше отмечалось первое происшествие с этими истребителями: заклинило двигатель на Bf 109G-2 (зав. № 10335), но летчик совершил удачную вынужденную посадку на аэродроме Красногвардейск.

В июле на пополнение истребительных частей на Востоке было направлено 185 Bf 109G-2, два из которых по пути потерпели аварию. Раньше других перевооружались новыми машинами группы, действующие на южном фасе фронта, для чего в Умани была создана крупная авиабаза по приему новых самолетов. В это время фронт битвы расширился, интенсивность действий все больше возрастала. В сводках упоминались воздушные бои в районах Киришей, Старой Руссы, Ржева, Воронежа, Калача на Дону, Ростова... Наиболее подготовленные летчики «сто девятых» выполняли по пять—шесть боевых вылетов, уделяя особое внимание «свободной охоте» вблизи советских аэродромов; их боевые счета резко выросли. Как следовало из Военного дневника Верховного главнокомандования сухопутных войск, только за одну неделю с 23 по 29 июля в воздушных боях было сбито 456 советских самолетов, 12 уничтожено зенитками, а 80 машин немцы сожгли на земле.

Широкое применение «Густавов» на советско-германском фронте сопровождалось противоречивыми оценками. Одни немецкие



Капитан Г. Эрлер из JG5, одержавший в годы войны 208 побед и погибший в апреле 1945 г.



Руль направления «мессершмитта», принадлежавшего Г. Эрлеру. В августе 1943 г. за 112 побед пилот был награжден «Дубовыми листьями» к «Рыцарскому кресту»

летчики говорили о достоинствах новой модификации, отмечали прирост скорости примерно на 20 км/ч на всех высотах и скороподъемности по сравнению с «Фридрихами-4», других беспокоила ненадежная работа двигателей DB 605A. Выяснилось, в частности, что после нескольких часов эксплуатации ослаблялось крепление коренных подшипников коленвала и прекращалась подача масла к шатунным подшипникам поршней, после чего мотор выходил из строя. Инженер-полковник В.Л. Рудаков из Киева, которому в годы войны приходилось заниматься технической эксплуатацией трофейных «мессершмиттов», высказал предположение: неисправность была искусно и умышленно введена рабочими-антифашистами, которые таким образом внесли свой вклад в поражение гитлеровской Германии.

С августа 1942 г. взоры советского и германского командований все больше устремлялись к Сталинграду, ожесточенность воздушных боев над городом и его окрестностям возрастала. Здесь непрерывно действовало около сотни «сто девятых» в составе штабного отряда, I и III/JG3, I/JG53, привлекались также другие части и подразделения. Большинство личного состава нашей 8-й воздушной армии составляли молодые летчики, которым еще предстояло овладеть боевым опытом, наладить слетанность и взаимопонимание. Многие так и не успели накопить это опыт — германские асы не прощали ошибок, они нанесли советским ВВС огромный урон.

«Атаки самолетов и пехоты проводились по заранее разработанному плану, в тесном взаимодействии друг с другом, — писал германский подполковник Греффрат. — Бомбардировочные группы и отряды под прикрытием истребителей шли на город волна за волной на высотах 2000—4000 м. Выйдя на цель, они сбрасывали свои бомбы, разворачивались, брали курс на свой аэродром, садились, забирали новый запас бомб и снова взлетали для повторной атаки... Немецкие истребители Bf 109 сумели добиться под Сталинградом полного превосходства в воздухе. Действуя совместно с бомбардировщиками по аэродромам противника, расположенным к востоку от Волги, они причинили русским серьезный урон и на земле. Потери русской авиации в этот период все еще значительно превосходили потери Люфтваффе».

По подсчетам авторов, выполненным на основе оперативных сводок, за август 1942 г. действовавшая под Сталинградом 8-я воздушная армия потеряла в воздушных боях 93 самолета, преимущественно истребителя. Кроме того, «мессершмитты» стали причиной



«Пятиточечный» истребитель Bf 109G-2/R6, захваченный советскими войсками и проходивший испытания в НИИ ВВС КА

гибели также абсолютного большинства из 257 самолетов, списанных по статье «не вернулся с боевого задания», и из 24 самолетов, уничтоженных неприятелем на аэродромах. Под впечатлением неудач и тяжелых потерь у некоторых нестойких бойцов опускались руки, появлялось неверие в свои силы и технику, другие обращались к немецким листовкам, в которых говорилось о «непобедимости германской авиации, полном превосходстве «мессершмиттов» над всеми типами советских истребителей». С такими настроениями необходимо было бороться со всей строгостью, свойственной военному времени. В одном из приказов, датированном 13 сентября 1942 г., командующий 8-й ВА генерал Т.Т. Хрюкин писал с суровой беспощадностью:

«Противник действует старыми приемами, нахальством, хитростью, обманом, создает впечатление превосходства, часто меняет тактику, летает мелкими группами, охватывая парами истребителей целые районы, а у трусов и паникеров пропадают силы, теряется уверенность, и они становятся первыми жертвами воздушного боя. Мы сами переоцениваем немецко-фашистскую мощь, немецкого летчика, немецкий самолет. Отдельные наши летчики-трусы, предатели, дрожащие за свою шкуру, сознательно или несознательно работают на пользу врага. Они своей болтовней создают вокруг немецких пилотов несуществующий ореол непобедимости...»

В ряде советских отчетов, донесений, докладов высказывалась мысль, что было бы неверно полагать, будто неудачи ВВС КА в борьбе с авиацией противника объясняются лишь недостаточной психологической, летной, тактической и стрелковой подготовкой личного состава, в то время как наши истребители ни в чем не уступают немецким. Например, командир 202-й иад полковник Б.В. Янсен отмечал, что Як-7б (эти самолеты теперь широко применялись на наиболее важных направлениях), «являясь лучшим нашим истребителем, не представляющим трудностей молодым летчикам в пилотировании, отстает от современных Bf 109F (о появлении более современных типов командир дивизии тогда не знал. — Прим. авт.) на вертикальных фигурах, медленно набирает скорость, в то время как «мессершмитт» буквально «ходит за газом».

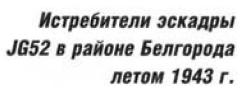
Истребителям Як-1, Як-7б, ЛаГГ-3, Ла-5 первых серий, которые пилотировали малоопытные летчики, было трудно на равных сражаться со «сто девятыми». 23 октября 1942 г. главный инженер ВВС генерал А.К. Репин с большим опозданием все же счел необходимым проинформировать И.В. Сталина: «В последнее время на фронте появились модифицированные истребители Bf 109F-4 и Bf 109G-2, которые, по сведениям строевых частей, обладают более высокими горизонтальной и вертикальной скоростями. Эти самолеты, по данным Главного разведывательного управления КА, развивают максимальные скорости 625—650 км/ч на высоте 6700 м. Прошу Вас поставить перед НКАП задачу сконструировать и построить к весне 1943 г. одномоторный истребитель с максимальной скоростью порядка 680—700 км/ч на высотах 6000—7000 м, максимальной скоростью у земли 550—560 км/ч, полетным техническим весом не более 3300 кг и крыльями, выполненными из металла».

В разгар осени командование Люфтваффе приняло решение вывести с советско-германского фронта оставшиеся части JG77, перевооружить истребителями FW 190 эскадры JG51 и JG 54, но сохранить Bf 109 в эскадрах JG3 и JG 52 и группах JG5, действующих на Востоке. К этому времени превосходство Люфтваффе под Сталинградом заметно уменьшилось. Немцы вынуждены было перебросить часть своей авиации (в частности, группы II/JG51 и I/JG53) на другие направления, в Германию и Средиземноморье. Одновременно советские авиационные объединения в указанном районе усилились за счет формирования и направления на фронт свежих резервов. Улучшилась управляемость авиачастями в воздухе и на земле, истребители стали более организованно вести индивидуальные и групповые бои. Вскоре началось контрнаступление Красной Армии под Сталинградом, изменившее ход войны.

Все произошло стремительно: буквально в течение нескольких дней в конце ноября сильнейшая в вермахте 6-я армия оказалась окружена, немцы потеряли передовые аэродромы, началось снабжение войск по воздуху. У германского командования уже имелся немалый опыт снабжения крупных «котлов» воздушным транспортом, однако на этот раз обстоятельства оказались явно против них: расстояния, которые приходилось преодолевать транспортным самолетам, оказались предельными для действий «сто девятых» из отрядов прикрытия, плохие погодные условия резко ограничили возможности вылетов, сами тыловые базы находились в зоне воздействия не только советской авиации, но и наземных войск...

В историю воздушной войны заключительная фаза Сталинградской битвы вошла как период катастрофических потерь транспортной авиации Люфтваффе. Однако и истребительные части пострадали весьма сильно. Известно, например, что только эскадра JG3 лишилась не менее 80 Bf 109 в результате поспешного отступления, тяжелых боев в невыгодных для себя условиях, аварий и катастроф на обледенелых полевых площадках. Значительное количество «мессершмиттов», преимущественно «Густавов», попали в руки советского командования.

По воспоминаниям главного инженера 8-й воздушной армии И.И. Бондаренко, один из трофейных «мессершмиттов» участвовал в учебном воздушном бою против Як-9 — такие машины только начали поступать в строевые части, и облегченного, с улучшенной аэродинамикой истребителя Як-1. Выяснилось, что на малых и средних высотах истребители близки по максимальным горизонтальным скоростям. При выполнении вертикальных фигур преимущество все еще осталось за «Густавом», хотя оно было заметно меньше, чем, скажем, полгода назад. Зато советские «ястребки» лучше маневрировали в горизонтальной плоскости. «Сто девятый» оказался значительно труднее в пилотировании; особенно велико было усилие на ручке от руля высоты. От летчиков немецких самолетов требовалась известная точность при выполнении пилотажа; при перетягивании ручки машина сваливалась в штопор без предупреждения (чего не



Истребители эскадры JG52 в районе Белгорода летом 1943 г.



наблюдалось у «яков»), хотя и выходила из него без запаздывания. Отмечалось, что на высотах 6000 м и более «мессершмитт» обладал преимуществом в скорости и любых видах маневра.

Эксплуатационные качества немецких машин были, несомненно, лучше: автоматика управления агрегатами облегчала работу летчика, надежный и неприхотливый мотор легко запускался, практически не требовал времени для прогрева. Работа на максимальных режимах двигателя DB 605A не приводила к выбросу масла из суфлера, что было настоящим бичом на советских истребителях. Из кабины немецкого самолета, весьма тесной для летчика, особенно в зимнем комбинезоне, все же открывался хороший обзор вперед и в стороны, зато по условиям наблюдения задней полусферы «мессер» оказался неудовлетворительным и значительно уступал Як-1 и Як-9, имевшим каплевидный фонарь. К удивлению наших специалистов, немецкая радиостанция FuG-7a ни в чем не превосходила советские РСИ-4; помехи мешали точно выделить волну, качество радиосвязи зависело от состояния атмосферы и оставляло желать лучшего.

Появилась возможность более подробно изучить захваченную машину. Истребитель Bf 109G-2/R6 (зав. № 13903), принадлежавший I/JG3, был подбит 8 декабря 1942 г. в воздушном бою около станции Котлубань, а затем после вынужденной посадки в расположении наших войск восстановлен. 25 декабря трофей перегнали в ремонтные мастерские ВВС МВО, а в начале 1943 г. ведущий инженер НИИ ВВС КА инженер-капитан А.С. Розанов приступил к испытаниям «пятиточечного» «мессершмитта». Полеты опытных летчиков-испытателей полковника П.М. Стефановского, капитанов А.Г. Прошакова и А.Г. Кубышкина показали, что современным серийным советским истребителям трудно на равных вести бой с «Густавом».

Под Сталинградом в руки советского командования попали десятки «мессершмиттов», большинство из которых оборудовалась дополнительными подкрыльевыми пушками.



Капитан Г. Баркхорн, еще один германский ас из JG52. К концу войн на его счету официально числилась 301 победа в воздухе



Истребитель Bf 109G-6 с характерной надписью на борту принадлежал Г. Баркхорну

Сводная таблица трофейных «мессершмиттов», построенных на заводе «Эрла»

№№	Тип и модель	Заводской номер	Дата выпуска в 1942 г.	Количество построенных в сутки
1.	Bf 109F-4/trop.	10057	25 февраля	—
2.	Bf 109F-4/trop.	10113	12 марта	3,7 машины
3.	Bf 109F-4/trop.	10119	13 марта	3,0 машины
4.	Bf 109F-4/trop.	10235	23 апреля	2,9 машины
5.	Bf 109G-2	10390	30 июня	2,3 машины
6.	Bf 109G-2	10457	29 июля	2,2 машины

Инженер ЦАГИ А.О. Румер снял с них заводские таблички и проанализировал. Поскольку на построенных лейпцигским заводом «Эрла» истребителях имелось также указание о дате изготовления, то появилась возможность проанализировать динамику выпуска «мессершмиттов».

Советский инженер сделал вывод: с переходом авиазавода с производства «Фридрихов» на «Густавы», его производительность уменьшилась примерно на 30%, что он объяснял усложнением и недостаточной налаженностью технологии изготовления новых истребителей. Эти заключения в целом подтверждаются немецкими документами. Из них следует также, что отдельные «сто девятые» до прибытия в район Сталинграда успели принять участие в боевых действиях на других фронтах. Например, Bf 109G-2 (зав. № 10390) первоначально попал в 2/JG54; 26 июля в боях южнее Ленинграда его машину едва не протаранил неизвестный советский летчик, однако немцу удалось дотянуть до аэродрома Красногвардейск и благополучно приземлиться. После окружения немецкой группировки в районе Сталинграда отремонтированную машину передали штабному отряду JG3; с аэродрома Питомник она совершила несколько вылетов на прикрытие взлетов и посадок транспортников, а после небольшой поломки 1 декабря не восстанавливалась и вскоре стала трофеем Красной Армии.

После разгрома немецких войск на Волге ситуация для немцев резко ухудшилась. Некоторые авиагруппы, как уже отмечалось, убыли на другие фронты, другие отправились в Германию для переучивания на FW 190, третьи нуждались в отдыхе. Имея в конце января лишь семь истребительных авиагрупп на всем Восточном фронте, немцы не могли использовать их с максимальным напряжением, поскольку утратили передовые аэродромы, а тыловые оказались далеко не всегда готовы к приему «мессершмиттов». Не только под Сталинградом, но и на других участках на юге советско-германского фронта десятки истребителей были брошены из-за невозможности их эвакуировать. Выбыли из строя и многие опытные летчики.

За 13 февраля, например, группа II/JG52 доложила о 12 одержанных победах, но сама

Судя по стрелам на фюзеляже, этот самолет принадлежал командиру группы, воевавшей на «мессершмиттах» на Востоке из JG51





Механики обслуживают самолет Bf 109G-2/R6, принадлежавший Й. Визе

недосчиталась шести «мессершмиттов» — зенитным огнем был сбит и погиб обер-лейтенант Г. Денк (имевший 67 побед), один из самых результативных летчиков части. Сражавшаяся на харьковском направлении группа I/JG52, существенно пополненная в феврале, потеряла обер-фельдфебеля К. Хаммерля (также 67 побед), который попал в плен 2 марта после вынужденной посадки у Харькова. Через три дня пропал без вести унтер-офицер Г. Хюбнер (20 побед), а 18 марта, когда немцы в ходе контрнаступления вернули Харьков и Белгород, погиб в бою с Ла-5 лейтенант Г.-В. Шнайдер, одержавший ранее 30 побед.

В середине весны немцы смогли существенно укрепить авиационную группировку на Востоке, причем большая ее часть базировалась теперь на Тамани и в Крыму. Над Кубанью разгорелись ожесточенные воздушные бои, в которых приняла участие эскадра JG52 в полном составе, а также отдельные подразделения из JG3 — все группы пополнили новыми Bf 109G-4. Истребительные части Люфтваффе были представлены только «сто девятыми», в то время как в отрядах 1-й штурмовой эскадры «фокке-вульфы» уже полностью вытеснили «мессершмитты». Бои показали, что по уровню подготовки летного состава и по летно-тактическим данным истре-



Майор Й. Визе, командир I/JG52. В июле 1943 г. он одержал сотую победу в воздухе



Самолет командира группы I/JG52 в период сражения на Кубани

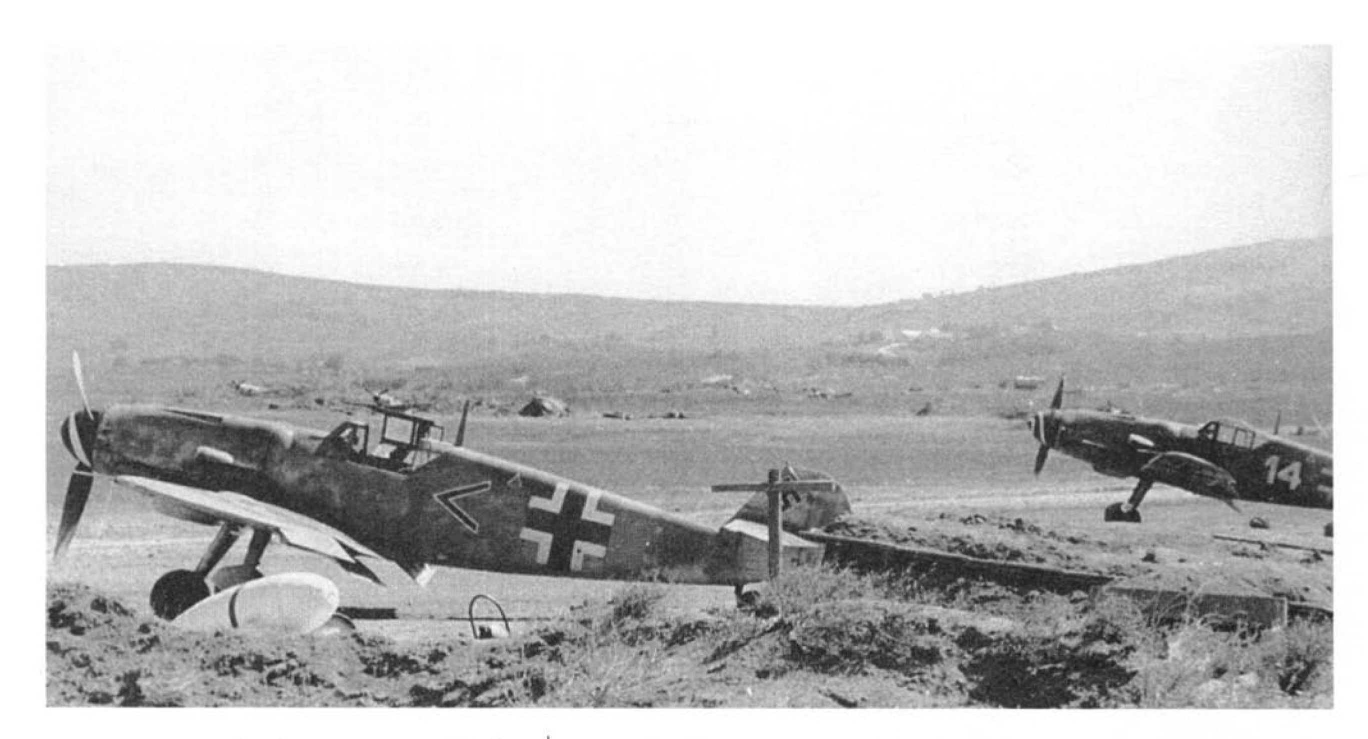
бителей превосходством вновь обладала немецкая сторона. По подсчетам авторов, в апреле 1943 г. советский истребитель успевал до гибели выполнить 19 самолето-вылетов, а «мессершмитт» — около 100 вылетов.

Выяснилось, что кроме объективных причин на летные характеристики советских машин негативно влияла неграмотная эксплуатация летным и техническим составами. Так, неправильная регулировка винтов, большие зазоры между кромками крыла и посадочными щитками, плохая подгонка или отсутствие обтекателей шасси, ведение воздушного боя на заниженных режимах работы моторов и с открытыми фонарями кабины — все это в сумме сокращало скорости «яковлевых» и «лавочкиных» на 40—80 км/ч. Не менее важным обстоятельством являлась передовая и эффективная тактика противника. Используя «верхние ярусы» неба, германские асы с высоты, преимущественно со стороны солнца, обрушивались вниз, переходя после атаки в крутой набор под большими углами. У советских летчиков, безуспешно пытавшихся их преследовать, создавалось впечатление о невероятно высокой вертикальной скорости «мессершмитта».

При всех несомненных достоинствах Bf 109G не был простым в пилотировании. Видный германский «эксперт» капитан Г. Липферт из II/JG52 (одержал к концу войны 203 победы) вспоминал, как после завершения активной фазы кубанских боев был отозван с фронта примерно на два месяца для помощи румынским союзникам в освоении истребителя. «Время явно пошло мне на пользу, — писал впоследствии Липферт. — Я по-настоящему овладел «Густавом». Ведь это была сложная машина, требовался немалый срок, чтобы освоить ее. Вероятно, эта командировка заметно повысила мои шансы выжить в дальнейшей борьбе».

Хотя ВВС КА потеряли на Кубани заметно больше самолетов, однако многому научились в ходе ожесточенных боев, не позволили противнику на долгое время удержать превосходство в небе Кубани. Еще более напряженное сражение разгорелось в июле в небе Курской дуги. Если действовавшие на северном фасе части (штабной отряд, I, III и IV/JG51, I/JG54) были вооружены истребителями FW 190A, то на южном фасе преобладали Bf 109G, причем группы начали пополнять модификациями G-6. «Мессершмитты» из штабного отряда, I и III/JG52, II и III/JG3, соблюдая радиомолчание, скрытно заняли передовые аэродромы у Белгорода и Харькова буквально накануне начала немецкого наступления по плану «Цитадель». Однако сражение на юге началось с массированного налета советской авиации на немецкие аэродромы.

«Этого никто не ожидал, — писал немецкий историк К. Беккер. — Значит, русским известен день и час германского наступления! Им все-таки удалось получить доступ в святая святых немцев и выведать самую большую военную тайну. И первыми нанести удар! И не



Истребители Bf 109G-6 на одном из Крымских аэродромов в конце весны 1943 г.

успели первые бомбардировщики Люфтваффе подняться в воздух, как целая воздушная армада врага устремилась на все пять аэродромов под Харьковом! Отчетливо проглядывалась катастрофа. Если русские застанут Люфтваффе на земле, на аэродромах базирования, если они подвергнут находящиеся там в беспомощном состоянии самолеты бомбардировке, иными словами, если Советы нанесут упреждающий удар, который согласно плану предназначался им, то на операции «Цитадель»... уже сейчас можно ставить крест. Ибо без постоянной и действенной поддержки с воздуха исход этой битвы предрешен.

В этот момент немецкие истребители доказали, что взлет по тревоге успел за годы войны войти им в плоть и кровь. Сразу после получения сведений о приближающейся советской армаде отряды JG52 уже выруливали на старт. На харьковских аэродромах график взлета был в считанные минуты перекроен — вместо бомбардировщиков к взлетной полосе, отчаянно маневрируя среди выстроившихся самолетов, пробирались истребители, чтобы первыми подняться в воздух...»

Как теперь известно из советских документов, в утренних налетах 5 июля 1943 г. на неприятельские аэродромы приняли участие 100 штурмовиков под прикрытием 196 истребителей. Важную роль в срыве внезапного удара сыграли расчеты германских фронтовых установок РЛС «Фрейя», которые своевременно оповестили командиров истребительных частей и зенитчиков о приближении больших групп наших самолетов. Разгоревшиеся бои оказались ожесточенными; кроме нескольких «мессершмиттов», пилоты которых замешкались и были сбиты на взлете, немцы потеряли на земле в результате бомбоштурмовых ударов немало неисправных и резервных самолетов, предназначенных для восполнения потерь в ходе сражения. Но и

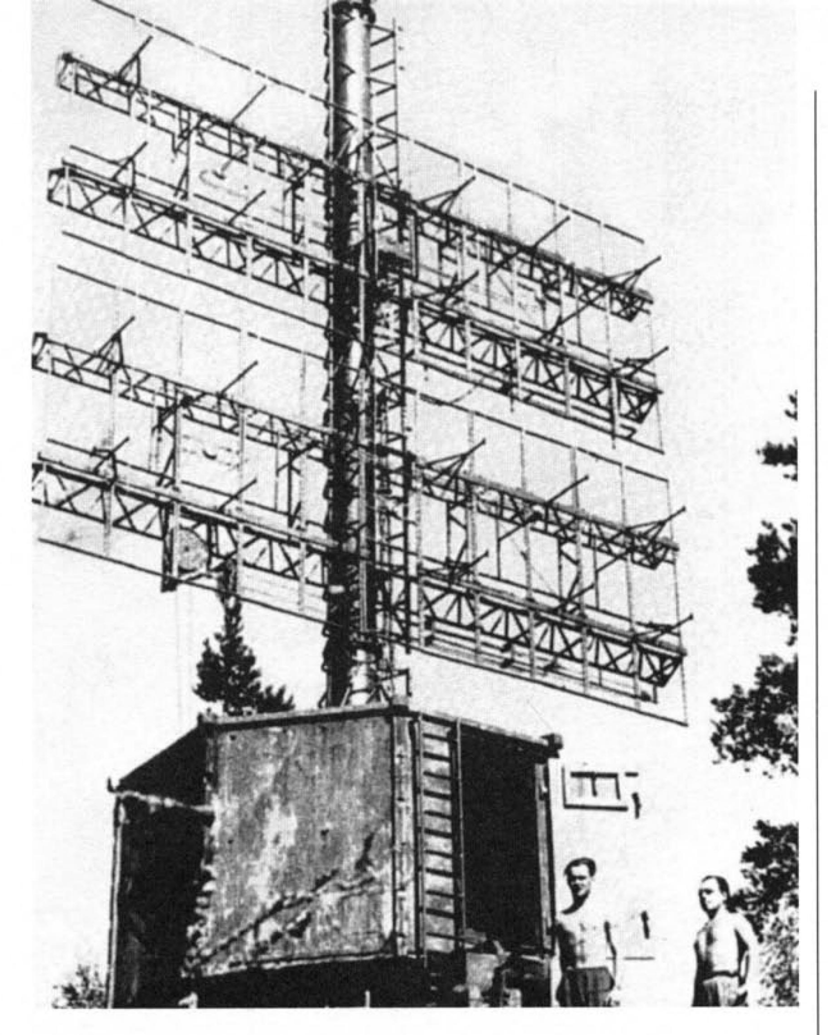
Основные результаты действий истребителей Bf 109 за первые пять дней операции «Цитадель»

Дата	Количество вылетов	Количество заявок на победы	Промежуточные данные о потерях по журналу 8-го ак	Итоговые данные о потерях Bf 109, рассчитанные авторами по всем источникам
5 июля	359	220	12	21
6 июля	253	74	—	7
7 июля	297	96	4	10
8 июля	229	43	—	4
9 июля	248	38	7	9
Итого	1386	471	23	51

войск на других фронтах, иные причины вынудили немцев отказаться от попыток удержать господство в воздухе и, в конце концов, заставили перейти к обороне.

За период проведения операции «Цитадель» (с 5 по 18 июля) немцам пришлось списать не только сотни современных самолетов (среди них, по нашим оценкам, примерно 70 Bf 109). Погибли, пропали без вести или получили ранения многие хорошо подготовленные асы Германии, в том числе оказались в плену кавалеры «Рыцарского креста» командир III/JG3 майор В. Эвальд и обер-фельдфебель Э. Россман из III/JG52...

Вскоре после поражения под Сталинградом германское командование расформировало ряд частей и подразделений, наиболее пострадавших на заключительной фазе сражения. Однако по личному указанию фюрера многие были практически сразу же воссозданы. Среди них — разведывательная группа NAGr4 майора Т. Винека, которую вооружили не ближними разведчиками Hs 126 или FW 189, как ранее, а истребителями Bf 109 (штаб и два отряда) и Bf 110 (один отряд). Таким образом, с марта на советско-германском фронте у «мессершмиттов» появилась новая работа. На аэродромах в окрестностях Орла, прежде всего в Панково, в апреле — мае базировалось около 30 Bf 109F и G, причем наибольшее распространение получила модель истребителя-разведчика Bf 109G-4/U3.



Антенна радиолокатора «Фрейя». Такие РЛС активно использовались немцами для обнаружения приближающихся советских самолетов

ВВС КА понесли огромный урон. Развернувшееся затем сражение отличалось кровопролитностью, упорной борьбой за господство в воздухе над районом Курской битвы. О действиях «мессершмиттов» 8-го авиакорпуса на южном фасе дуги дает представление таблица.

Из таблицы можно сделать несколько выводов. Хотя не все немецкие заявки подтверждаются советскими документами, именно в первые дни сражения 2-я и 17-я воздушные армии, действовавшие против 8-го авиакорпуса, понесли наибольший урон. В то же время «мессершмиттам» не удалось надежно прикрыть свои ударные самолеты; неоднократно советские «ястребки» прорывались к ним и наносили значительные потери, особенно подразделениям пикирующих бомбардировщиков. Наконец, налет на одну безвозвратную потерю за пять дней у Bf 109 составил всего 27 боевых вылетов, что оказалось примерно в полтора раза хуже, чем у действовавших на северном фасе дуги FW 190. По ходу сражения последний показатель у «мессершмиттов» несколько вырос, однако отсутствие резервов, мощные контрудары советских

В ходе Курской битвы 4-я разведывательная группа обеспечивала информацией наступление генерала Моделя на Курск с севера. Выяснилось, что «мессершмитты» могли вполне успешно проникать к целям и выполнять задания в условиях насыщения района советской истребительной авиацией, чего не удавалось сделать их коллегам на «костылях» (Hs 126) и «рамах» (FW 189), хотя, конечно, многоместные экипажи «специальных» самолетов могли видеть и фиксировать значительно больше, чем было заметно из кабины «сто девятого». Отметим, что один из отрядов NAGr6, обеспечивавший прорыв Манштейна с юга, также вооружался истребителями-разведчиками Bf 109G. В ходе выполнения разведывательных заданий отдельные экипажи проявляли несвойственную этому роду авиации агрессивность: командир 1/NAGr4 капитан Г. Финдайзен, например, в ходе примерно 200 вылетов провел 42 результативных боя на Bf 109G-4/U3, а всего к концу войны одержал 67 побед.

Под влиянием непрерывных налетов союзников на объекты Западной Европы и Германии командование Люфтваффе усилило ПВО Рейха за счет других операционных на-

правлений. В частности, Восточный фронт покинули две последние группы из эскадры JG3. Необходимо отметить еще одно обстоятельство: начавшееся «обратное» перевооружение 51-й истребительной эскадры с «фокке-вульфов» на «мессершмитты». Уже во второй половине июля 1943 г., после провала операции «Цитадель», группу IV/JG51 сначала пополнили «сто девятыми», а затем полностью перевели на эти машины. В разгар весны следующего года эскадра «Мельдерс» уже вооружалась только самолетами Bf 109G-6, за исключением штабного отряда, сохранившего FW 190A.

В это время германская армия на Востоке вела тяжелые оборонительные бои, а «мессершмитты» оставались «рабочими лошадками» Люфтваффе на разных участках фронта, прежде всего на юге, где постоянно действовала наиболее результативная эскадра — JG52 подполковника Д. Храбака. Она сохранила наибольшее число хорошо подготовленных летчиков и командиров. Как следовало из немецких хроник, с ноября 1943 по июнь 1944 г. ряд асов-истребителей сумели преодолеть рубеж в 100 побед, причем семеро из них служили в 52-й эскадре. Еще трое перешагнули планку в 150 результативных боев. Особенно следует отметить командира III/JG52 капитана Г. Ралля, одержавшего 28 ноября 250-ю победу, его подчиненного лейтенанта Э. Хартмана (впоследствии самого результативного летчика Люфтваффе и, естественно, пилота «сто девятого»). 29 ноября 1943 г. Э. Хартман довел личный счет до 148 и получил первую значительную награду — «Рыцарский крест». Удача была и на стороне командира II/JG52 капитана Г. Баркхорна (30 ноября провел 200-й результативный бой).

Не подлежит сомнению, что стратегическим господством в воздухе овладела советская авиация. Это позволило войскам КА успешно проводить стратегические наступательные операции на широком фронте. Но немецкие истребители, а точнее, наиболее подготовленные и опытные из них, наносили существенный урон самолетам и экипажам. Как правило, они добивались побед при ведении «свободной охоты», проводили всего одну стремительную атаку, после чего уходили, форсируя моторы «мессершмиттов». При этой тактике, как и в 1941—1942 гг., использовались такие достоинства «сто девятых», как хорошая вертикальная маневренность, устойчивость на пикировании, в том числе и с отрицательными перегрузками, высокая горизонтальная скорость на высотах 7000 м и более.

К лету 1944 г. Советский Союз значительно нарастил свою военную мощь. В то время как противник применял все те же «Густавы-6», на вооружении ВВС КА в начале осени стали поступать новые типы истребителей Як-3, Ла-7, Як-9У, которые теперь уже значительно превосходили немецких оппонентов на малых и средних высотах, где чаще всего велись боевые действия на советско-германском фронте. Улучшилось управление советской авиацией на земле и в воздухе, более совершенной стала тактика воздушного боя. В то же время руководство советских ВВС не использовало и половины имевшихся возможностей для противодействия вражеским «охотникам». Возможно поэтому неприятельские летчики-истребители не испытывали столь больших трудностей, как на Западе, а пилоты, попавшие в плен во второй половине 1944 г., заявляли, будто их Bf 109G-6 «по комплексу летно-тактических качеств не уступают русским истребителям, включая Як-3».

Э. Хартман, абсолютный лидер по числу одержанных побед в Люфтваффе, у своего Bf 109G-6



НАД СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕМ



Обслуживание «африканского» Bf 109E-7

Переброска в середине декабря 1941 г. штабов 2-го авиакорпуса и 2-го воздушного флота из России в Сицилию, передача им новых авиачастей (в 8 авиагруппах и одном отряде насчитывалось примерно 200 самолетов, причем треть из них составляли «сто девятые» — они имелись в штабном отряде, группах I и II/JG53) заметно изменили соотношение сил в центральной части Средиземного моря. Теперь германо-итальянское командование располагало почти 1000 немецких и итальянских самолетов, из которых приблизительно 200 составляли Bf 109F. В это время командующий объединенной армией «оси» в Африке генерал Э. Роммель контратаковал англичан у Эль Агейлы, командующий 2-м ВФ генерал-фельдмаршал А. Кессельринг приступил к планированию операции по захвату Мальты.

Особенностью ситуации явился острый недостаток исправных «мессершмиттов», что можно объяснить плохим состоянием аэродромов и частыми песчаными бурями. Так, на 17 января 1942 г. на передовых африканских аэродромах во всех трех группах JG27 (эскадра входила в подчинение «авиакомандования Африка») насчитывалось всего 24 боеготовых одномоторных истребителя (для сравнения отметим, что в StG3 того же авиакомандования (даже без III группы) имелось 54 боеготовых Ju 87B). Им приходилось осуществлять прикрытие пикировщиков и моторизованных частей, вести «свободную охоту». По мнению германского наземного командования, ситуация оставалась достаточно статичной прежде всего ввиду относительной слабости авиационной группировки.

Зимой 1942 г. боевые действия над Мальтой шли не слишком активно — ежедневно британскими постами наблюдения отмечался пролет по 10—15 Bf 109, а всего примерно по 65 самолетов с черными крестами на борту, что можно объяснить плохими погодными условиями. Однако регулярные пролеты постоянно держали в напряжении британскую ПВО. В начале года на острове находилось 70—80 английских самолетов, включая четыре истребительные эскадрильи (на «Харрикейнах» и «Фульмарах»), а в середине марта на остров прибыли первые 15 «Спитфайров», перелетевших с авианосца «Игл».

Немцы продолжили энергично наращивать силы в Сицилии: в конце 1941 г. сюда прибыла группа III/JG53, в конце февраля 1942 г. — II/JG3, а в начале весны были сформированы два отряда истребителей-бомбардировщиков: 10(Jabo.)/JG3 и 10(Jabo.)/JG53, на вооружение которых наряду с «обычными» Bf 109F-2/B и Bf 109F-4/B применялись (впервые в практике этого рода авиации) машины с держателями для бомб и устройства-



В кабине истребителя Bf 109F-4 — лейтенант Г.-Й. Марсель, один из наиболее известных асов Средиземноморья

ми форсирования мощности двигателя GM-1 на больших высотах. Планировалось, что кратковременное увеличение скорости позволит «мессершмитту» с бомбой уйти от перехвата любыми типами неприятельских истребителей.

К 20 марта германская авиационная группировка в Сицилии насчитывала 447 боевых самолетов, включая 163 Bf 109F в четырех группах и двух отрядах под общим командованием майора Г. фон Мальцана, — они занимали аэродромы в Комизо (главная база истребительной авиации), а также в Сан Пьетро и Геле. В этот день началось авиационное наступление на Мальту. Через двое суток немцы сконцентрировали удары по шедшему из Александрии конвою, причем в утренние часы истребители-бомбардировщики из 10(Jabo.)/JG3 добились попадания в судно «Бреконшир», а пораженное несколькими бомбами судно «Клан Кемпбел» затонуло у входа в Ла-Валетту.

Развернувшиеся воздушные бои отличались упорством и значительным численным превосходством немцев; как правило, каждому английскому истребителю в небе противостояли по два — три «мессершмитта». По воспоминаниям членов экипажа «юнкерса» из II/LG1, возглавляемого обер-лейтенантом Э. Зу, вечером 10 апреля на их самолеты набросились, было, британские истребители, однако их тут же связали боем «мессершмитты» с пиковыми тузами на капотах. Немецкие авиаторы насчитали в небе 12 «Харрикейнов» и 4 «Спитфайра», но истребителей прикрытия оказалось заметно больше. На глазах экипажа Ju 88 два «томми» загорелись, причем пилот одного из них воспользовался парашютом. Всего в воздушном бою было сбито 9 британских истребителей. Эскадра JG53 лишилась одного летчика — командира 6-го отряда лейтенанта Г. Нойхофа (имел на счету 40 побед) по ошибке атаковал свой же однополчанин, раненый ас попал в плен.

Как отмечалось в английских документах, к середине месяца около 70 самолетов погибли или получили повреждения, 13 были сбиты в воздушных боях (в это число входят и машины Берегового командования, предназначенные для ведения дальней разведки и атак итальянского флота). Действительно, в апреле для «непотопляемого авианосца» Великобритании на Средиземном море, как часто называют эту важнейшую британскую военно-морскую базу, наступили трудные времена. Серия налетов привела к гибели некоторого числа кораблей и судов, огромным разрушениям верфей и аэродромного имущества. В свою очередь, активные и эффективные действия бомбардировочной авиации Люфтваффе были возможны благодаря господству немцев в небе Мальты и ее окрестностей.

Командир 2-го авиакорпуса генерал Б. Лёрцер написал в отчете: «За период с 20 марта по 28 апреля 1942 г. Люфтваффе полностью вывели из строя британские военно-морскую и авиационную базы на острове Мальта. Для этого бомбардировочная и пики-

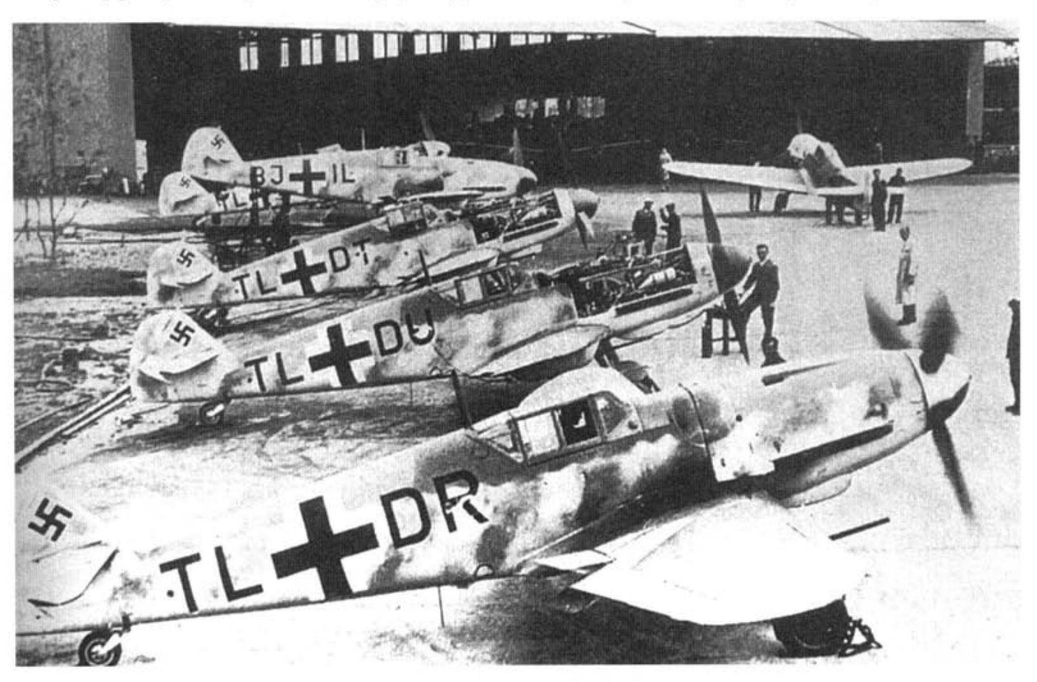
ровочная авиация выполнили 5807 боевых вылетов, истребительная — 5667 вылетов, разведывательная — 345 вылетов, сброшено 6454 т бомб...» Добавим, что по докладам летчиков-истребителей, за указанный период только в воздушных боях было сбито 67 английских самолетов. При этом свои потери составили 6 летчиков «сто девятых» погибшими (среди них был командир II/JG3 капитан К.-Х. Краль, сбитый прямым попаданием зенитного снаряда над аэродромом Луки), 8 пропавших без вести и 4 ранеными.

Однако мнение, будто базировавшаяся на Мальте авиационная группировка перестала существовать, оказалось ошибочным. Не имея возможности вести пополнение путем отправки конвоев в центральную часть Средиземноморья, комитет начальников штабов Великобритании приказал усилить авиацию на острове с помощью базировавшихся в Гибралтаре авианосцев. Так, 9 мая британцы смогли перебросить на Мальту 63 «Спитфайра», стартовавших с бортов «Уоспа» и «Игла», которые все время оставались вне зоны действия авиации с Сицилии. Из английских источников следовало: за четыре недели на остров было доставлено 123 истребителя, что уже превосходило силы эскадры JG53. Выросли ударные силы Королевских ВВС и на Ближнем Востоке. Это позволило англичанам усилить активные действия на море, прежде всего против итальянских конвоев из портов юга Италии в Триполи.

В начале мая 1942 г. командование Люфтваффе приняло решение: вернуть группу II/JG3 на Восточный фронт, оставив для действий в зоне Средиземноморья две полноценные эскадры одномоторных истребителей JG27 и 53 (обе на Bf 109F-4 или их подтипах; многие машины оборудовались тропическими фильтрами). Предполагалось, что первое соединение целиком сосредоточится на поддержке наступления генерала Э. Роммеля в африканских песках, а второе блокирует Мальту с воздуха. Однако вскоре I группу «пиковых тузов» также перебросили на Восток. На 10 мая в Северной Африке имелось 105 (74 исправных) «Фридрихов» в модификациях истребителей и истребителей-бомбардировщиков, в Сицилии — 93 (61 исправный).

В это время Гитлер принял решение временно отказаться от высадки десанта на Мальте и сосредоточиться на наземном наступлении, которое после прорыва британских позиций у Газалы должно было завершиться выходом в плодородную долину Нила. Для ускорения этого, с Сицилии дополнительно перебросили авиацию, включая группу III/JG53. Когда 26 мая генерал Роммель начал новое наступление, его поддерживало около 600 немецких и итальянских самолетов, которые действовали с невиданной ранее на данном театре военных действий активностью.

Так, в последней декаде мая только Люфтваффе ежесуточно выполняли 300—350 самолето-вылетов, из которых от 150 до 200 вылетов приходилось на «сто девятые». При этом с 24 по 31 мая количество исправных машин сократилось примерно на треть. Авиация



«Густавы» на заводском аэродроме готовят к передаче в JG27



Истребитель Bf 109G-2 на одном из аэродромов Сицилии

вновь сыграла важную роль в ходе сражения; опорный пункт Бир-Хакейм, например, до того как Африканский корпус захватил его 11 июня, выдержал более 1400 самолето-ударов бомбардировщиков и пикировщиков. В свою очередь, интенсивные «обработки» английских опорных пунктов с воздуха были возможны только благодаря господству на данном направлении немецко-итальянской авиации.

На основании данных противников можно вывести следующее соотношение потерь в воздушных боях: британцы и их союзники с 23 мая по 7 июня лишились 176 самолетов и 70 летчиков погибшими, ранеными или попавшими в плен, немецко-итальянская авиация с 24 мая по 6 июня потеряла 82 самолета уничтоженными или серьезно поврежденными. Такое соотношение можно объяснить как более высокими летно-тактическими данными «мессершмиттов», чем имели противостоящие им машины, так и превосходством лучших германских асов в летном и боевом искусстве над британскими, южноафриканскими, австралийскими летчиками.

Наиболее успешно вели борьбу в Северной Африке обер-фельдфебель В. Штумпф из III/JG53, обер-лейтенанты О. Шульц и Г.-Й. Марсель из JG27. Последний провел несколько результативных «серий», причем 3 июня он доложил об уничтожении шести «Киттихауков» (на еще одну победу претендовал летчик из II/JG27) за 11 мин в районе форта Бир Хахейм; противостоящая немцам 5-я южно-африканская эскадрилья винг коммандера Бересфорда в действительности недосчиталась пяти «Томагауков», а еще один разбился при посадке. К вечеру этого дня на счету «африканского эксперта» стало 75 побед, вскоре его наградили «Дубовыми листьями» и назначили командовать 3-м отрядом.

Представляет несомненный интерес тактика боя этого молодого, 22-летнего летчика. Он использовал не только хорошие вертикальные характеристики «Фридриха», но с удовольствием вел бои на виражах, стараясь «переманеврировать» верткие английские и американские истребители. Когда противник принимал строй оборонительного круга — такую тактику часто использовали летом 1942 г. и советские летчики, — Марсель на какие-то доли секунды проникал внутрь и открывал огонь с близких дистанций с задней полусферы. Кстати, хорошо зная уязвимые места истребителей противника (с бомбардировщиками германский ас сражался крайне редко), он неоднократно расходовал для достижения победы совершенно незначительную часть боекомплекта.

Комитет начальников штабов Великобритании неоднократно указывал на необходимость дальнейшего усиления истребительной авиации на Мальте. В конце июля первому лорду адмиралтейства адмиралу Д. Паунду сообщалось, что на острове находится 80 «Спитфайров» в боеготовом состоянии, а потери составляют 17 машин в неделю. По плану англичан, чтобы стала возможной проводка конвоя на Мальту, авианосец «Фьюриес» должен предварительно приблизиться к острову, поднять в воздух истребительные подразделения и усилить авиацию Мальты еще на 28 «Спитфайров». Однако все операции Королевских ВМФ сопровождались огромными потерями — Люфтваффе сохраняли господство в центральной части моря.

В то же время потеря передовых аэродромов в Ливии и Киренаике значительно усложнила положение британских наземных войск в Западной Пустыне. Несмотря на это, союзники перебросили сюда «Бофорты», «Мериленды», «Бостоны»; постоянно возрастало



Неважный обзор из кабины «мессера» нередко заставлял техников и механиков, сидя на крыле, помогать пилоту при рулении по аэродрому

число «Спитфайров», впервые вступивших в сражение в июне. В разгар лета еженедельные потери англичан в Северной Африке были примерно в четыре—пять раз выше, чем над Мальтой. Хотя лишь немногим более половины германских истребителей находились в исправном состоянии, они сохранили высокую эффективность действий.

Впрочем, далеко не все немецкие заявки подтверждаются противником. Например, 7 августа группа II/JG27 доложила о 10 сбитых, а в действительности британцы потеряли лишь две машины. В одном из реально сбитых огнем Bf 109 недалеко от Каира самолете — транспортном «Бомбее» — среди погибших был командующий 8-й английской армией генерал Готт. За 1 сентября немецкие летчики-истребители доложили об уничтожении 27 британских самолетов (англичане признали потерю девяти), из которых 17 занесли на счет обер-лейтенанта Г.-Й. Марселя, достигшего отметки в 120. Когда этот незаурядный летчик погиб 30 сентября при катастрофе нового Bf 109G-2/trop., у которого по неизвестной причине загорелся мотор, то на его счету значились 158 результативных боев в 388 боевых вылетах — никто не воевал с западными союзниками столь успешно!

Все действительные или пропагандистские успехи истребителей Люфтваффе в Северной Африке не смогли изменить того факта, что соотношение сил постоянно менялось в пользу союзников. Постепенно укрепившись на Мальте, англичане стали оттуда наносить смертоносные удары по растянутым коммуникациям противника в море, топить транспорты и танкеры; проблема нехватки горючего скоро стала острее, чем недостаток пополнений или запасных частей к самолетам и танкам. В ходе оборонительных боев у Эль-Аламейна в небе не только Северной Африки, но и центральной части Средиземного моря преимущество перешло к Королевским ВВС.

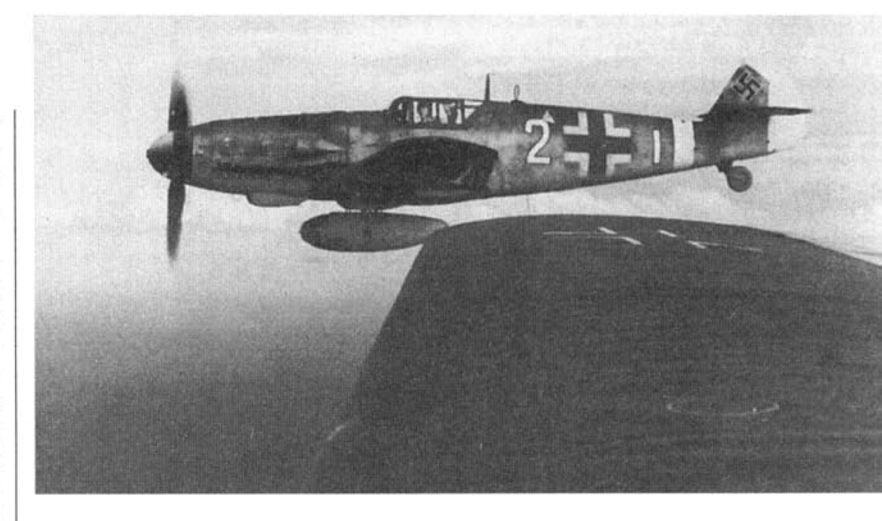
Отразив все атаки и измотав противника, британцы начали 24 октября контрнаступление, нанеся мощные удары по передовым аэродромам Люфтваффе. Немцы располагали еще 290 самолетами в составе «авиакомандования Африка», 55% из которых находилось в боеспособном состоянии. В качестве ответной меры с Сицилии в Африку перелетела группа Bf 109, однако организовать эффективную поддержку войск германскому командованию не удалось, они отходили, многие самолеты пришлось подорвать или оставить. К 15 ноября, когда Люфтваффе еще действовали с аэродромов в Бенгази, в строю оставалось до 100 «мессершмиттов», а после перебазирования на побережье залива Сирт общая численность не превышала 60 истребителей. К этому времени союзники высадились во Французской Северной Африке.

Гитлер не хотел признавать, что его стратегия на Средиземном море потерпела полный крах, и приказал срочно усилить авиацию. Если 10 октября на данном театре действовало 720 немецких самолетов, то 5 ноября — 940, причем наращивание сил продолжилось и после указанной даты. По расчетам авторов, только в ноябре было переброшено примерно 160 Bf 109F-4 или G-2 в составе II/JG51, I/JG53, II/JG77 (штабной отряд эскадры и

группа I/JG77 прибыли раньше, а III/JG77 — несколько позже), II/JG2, II/JG26; англо-американское командование сосредоточило против них до 2000 самолетов, включая машины флотов и Берегового командования.

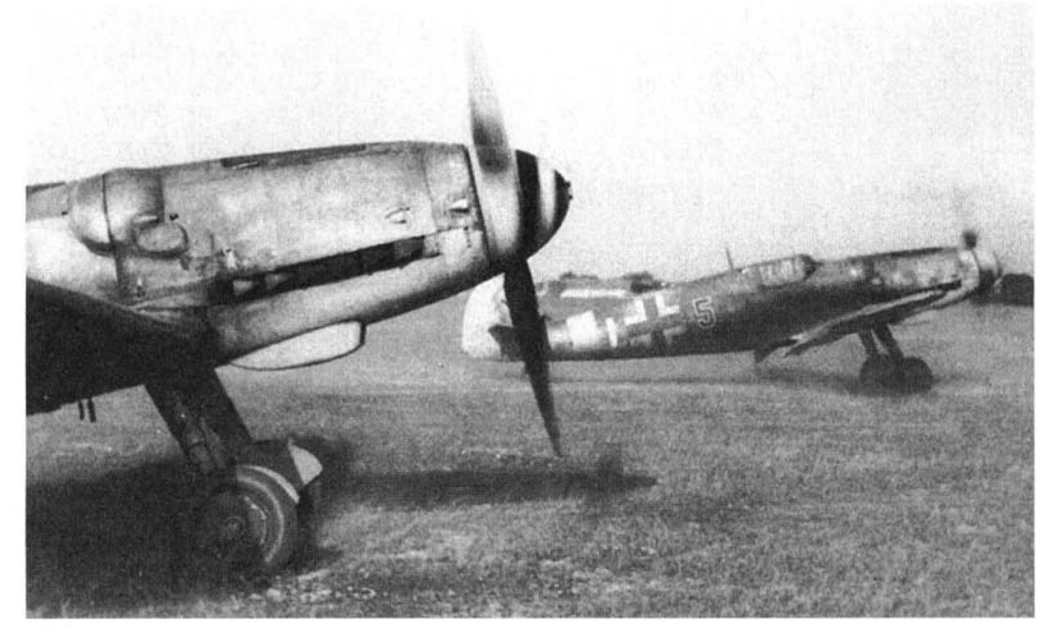
Немцы создали «авиакомандование Тунис», оперативно перебросили на аэродромы Туниса и Бизерты первые части и подразделения с Сардинии и Сицилии, а также необходимое аэродромное имущество и технический персонал. По данным историка М. Купера, за первую неделю боев в Тунисе Люфтваффе выполняли в сутки по 375 боевых вылетов. К 12 декабря в районе Средиземного моря действовали 1220 немецких самолетов, причем 850 машин базировались в Сицилии, Сардинии и Северной Африке. Их противниками теперь все чаще становились американские летчики на «Киттихауках», «Лайтнингах», «Мустангах» (с моторами «Аллисон»), «Митчеллах», «Мародерах» и других современных типах машин.

«Мессершмиттовская» эскадра JG53 приняла участие в боях в Тунисе в полном составе. Как следует из немецких хроник, 3 декабря первую победу на новом театре военных действий и первый двухбалочный американский самолет (P-38) сбил коммодор майор Г. Мальцан. А один из наиболее результативных летчиков в ходе летне-осенней кампании 1942 г. в России лейтенант В. Криниус долго не участвовал в боях, поскольку его часть первоначально обеспечивала прикрытие транспортных Ju 52 при полетах в Сицилию. Лишь 15 декабря группа I/JG53 этого аса перелетела в Тунис. Криниус вспоминал:



Истребитель Bf 109G-6/R1 с подвесным баком сопровождает немецкий транспортный самолет над Средиземным морем

«Мое звено взлетело по тревоге для перехвата одиночного «Спитфайра», однако противник скрылся в облаках. Тогда я решил направиться к вражеским аэродромам в районе мыса Бон, мы взяли курс на запад. Вскоре ведомый сообщил, что у него не работает система подачи кислорода, и повернул обратно домой. В это же время где-то потерялась вторая пара наших истребителей. Таким образом, над мысом я появился в полном одиночестве. При подлете удалось обнаружить несколько «Свордфишей», заходящих на посадку. Я попытался атаковать их, но был встречен яростным зенитным огнем. Не сумев их достать, я обстрелял и поджег один из приземлившихся «Харрикейнов». На обратном пути меня не покидала мысль найти свою вторую пару. Приземлившись в Бизерте, я обнаружил всех троих благополучно вернувшихся летчиков, и у каждого имелась «уважительная» причина для прекращения выполнения задания».



«Густавы-6» из эскадры JG27 в Северной Италии



Этот Bf 109G, некогда принадлежавший JG27, стал трофеем союзников и ныне экспонируется в музее

Вскоре немцы встретились и с необычными для них противниками — тяжелыми бомбардировщиками B-17 и B-24. А 18 декабря группа «мессершмиттов» из штабного отряда I и II/JG53 сбила две «Летающие крепости» (еще три самолета серьезно пострадали) и четыре «Лайтнинга», потеряв один Bf 109G-4 (пилот получил ранение, но смог спастись с парашютом). Не менее удачно для германских летчиков сложилась схватка 2 января 1943 г., когда смешанная группа из 10 Ju 87 и 5 FW 190 (из II/StG3 и III/ZG2) под прикрытием 14 Bf 109G (из I/JG53) во время налета на порт Бон приняла бой с большой группой «Спитфайров», попытавшихся их перехватить. По немецким данным, британцы недосчитались 10 истребителей, два из которых занесли на счет еще одного видного аса советско-германского фронта капитана В. Тонне, в то время как германские потери составили лишь четыре «штуки».

Еще в течение определенного периода «мессершмиттам» удавалось одерживать тактические победы, способствующие укреплению немецкой обороны в Тунисе и Триполитании. Однако большое численное превосходство союзников, привлечение к боям новых типов самолетов, трудности немцев со всеми видами снабжения, особенно высокооктановым горючим, необходимость все чаще привлекать «мессершмитты» для выполнений задач эскорта, прежде всего транспортных самолетов, сказались на результатах сражения и привели к истощению Люфтваффе. Уже в апреле отмечались бои, когда немецкой истребительной авиации не удавалось сбить ни одного неприятеля. По мнению многих историков, в последние дни битвы в Северной Африке силы Люфтваффе, еще насчитывающие свыше 800 самолетов, были совершенно истощены морально и физически и неспособны на эффективные действия.

«Это было скорее поспешное бегство, чем планомерный отход, — свидетельствовал очевидец из JG77. — «Мессершмитты» эскадры приземлились в Трапани 8 мая, они были пробиты пулями и не обслуживались в течение нескольких дней. Внутри фюзеляжа каждого самолета на коленях стоял механик, глядевший в полете пилоту через плечо. Он занял такое положение, предварительно с большим трудом протиснувшись через узкий люк отсека радиостанции. Без парашюта и не имея возможности покинуть свою «тюрьму» в случае критической ситуации, ему оставалось только надеяться на милость судьбы и мастерство своего пилота».

Остатки эскадры взлетали при драматических обстоятельствах. Воздушное пространство над мысом Бон, нашим последним плацдармом, контролировали истребители союзников. Мы провели ночь на маленьком лугу, который тогда, короткой североафриканской весной, представлял собой сплошное море цветов. Наши самолеты могли взлетать только в промежутках времени, когда «Спитфайры» и «Киттихауки» сменяли друг друга. Поднявшись в воздух, мы стремились уйти, летя на бреющей высоте. Были схватки и потери, а столбы дыма от сбитых самолетов отмечали наш курс».

Некоторые итоги боевых действий 53-й эскадры сведены в таблицу.

Комментируя данные таблицы, укажем, что немецкие заявки были преувеличены — летчики «мессершмиттов», вероятно, сбили не более 150 союзных самолетов. Итоговые потери эскадры можно оценить в 200 Bf 109, поскольку большинство поврежденной техники не удалось эвакуировать в Сицилию или Италию. Но не только этим обстоятельством объяснялись большие потери «сто девятых» на земле — союзники нанесли ряд эффективных ударов по занятым немцами аэродромам.



«Густав» из эскадры JG53

Так, 15 ноября 1942 г. в результате налета «Лайтнингов» на аэродром Эль-Ауину сгорели пять Bf 109G-2 (зав. № 10536, 10680, 10786, 13766, 14261). А поврежденные на одной из тунисских площадок шесть новейших Bf 109G-4/trop. (зав. № 16065, 16076, 16080, 16083, 16094 и еще одна машина, номер которой не сохранился) пострадали не столь сильно, однако в небо уже больше никогда не поднялись.

Потери в хорошо подготовленном летном составе привели к еще более неприятным последствиям. 13 января 1943 г. не вернулся с задания Bf 109G-2/R1 (зав. № 10805), который пилотировал лейтенант В. Криниус, одержавший до этого 114 побед примерно в 400 вылетах. В бою со «Спитфайрами» он сам был сбит над морем, получил ранение и провел сутки в штормящем море, до того как его подобрали французские моряки и передали американцам. Длительное время летавший его ведомым, капитан В. Тонне (122 победы в 641 боевом вылете) погиб 20 апреля, разбившись на Bf 109G-6 (зав. № 16523) при заходе на посадку на аэродроме Бизерты. А 23 марта с 512-го боевого задания не вернулся коммодор JG77 майор Й. Мюнхенберг (135 побед) — по одной версии его таранил «Спитфайр» из 52-й истребительной группы, который пилотировал американский капитан Т. Суитланд...

Как следует из отчета генерал-квартирмейстера Люфтваффе, за время кампании в Средиземном море с 10 ноября 1942 по 13 мая 1943 г. безвозвратные потери составили 2422 самолета, включая 888 истребителей; к последней дате в составе 2-го воздушного флота, которые теперь возглавил генерал-фельдмаршал В. фон Рихтгофен, имелось 820 самолетов всех типов. Ожидая продолжения экспансии союзников, германское командование решило скорейшим образом восстановить численность и боеспособность измотанных частей, направить свежие пополнения, укрепить и расширить аэродромную сеть, прежде всего в Сицилии и Сардинии. Вновь, как и в ноябре предыдущего года, большие группы «сто девятых» (около 400 истребителей), многие из которых направлялись непосредственно с заводов, заняли передовые аэродромы в центральной части Средиземноморья...

Но немцам не удалось угадать направление главного удара союзников, что в значительной мере обесценило рост ее численности. Англо-американская авиация, насчитываю-

Результаты применения Bf 109G из 53-й истребительной эскадры в Тунисе

Часть	Победы**	Потери личного состава***				Потери истребителей Bf 109***	
		Погибло	Пропали без вести	Ранено	Списано	Сильно повреждено	Повреждено незначительно
Stab/JG53	19	1	2	3	9	—	5
I/JG53	94	13	16	6	55	8	18
II/JG53	111	16	11	18	57	23	33
III/JG53	53	11	5	8	38	14	34
11/JG2*	—	—	—	1	—	2	2
Всего	**277**	**41**	**34**	**36**	**159**	**47**	**92**

* Отряд входил в подчинение штаба эскадры с 17 ноября 1942 г.
** Победы указаны за период с 8 ноября 1942 по 8 мая 1943 г.
*** Потери подсчитаны за период с 4 ноября 1942 по 12 мая 1943 г.



На позднем Bf 109G-6/Trop., попавшем в руки союзников в Италии, немцы даже не успели смыть заводские и нанести тактические номера

щая до 4900 самолетов (в 267 эскадрильях), действовала гораздо более целеустремленно, приступив к нанесению сосредоточенных ударов с начала июня. Так, в налете на остров Пантеллерию вечером 9-го числа участвовал 1351 самолет (!), включая 650 четырехмоторных. Союзники практически не встретили противодействия, сделали вывод о низкой боеготовности германской авиации и продолжили удары — уже по целям в Сицилии. В дневнике военных действий штаба главнокомандующего вермахта за 13 июня отмечается:

«18 «Либерейторов» между 12 ч 11 мин и 12 ч 15 мин совершили налет на город и аэродром Катания, с высоты 7000—8000 м сбросив большое число осколочно-фугасных бомб. Пострадало много зданий, разрушена взлетно-посадочная полоса, сгорело 5 м3 горючего, взорвались два штабеля боеприпасов, разбиты две автомашины. Аэродром не может больше принимать самолеты... 15 «Либерейторов» в 11 ч 54 мин с высоты 6700 м бомбили аэродром Джербини. Разрушено два эллинга, повреждена взлетно-посадочная полоса и несколько бараков. На земле уничтожены 9 немецких и 4 итальянских самолета. Огнем зенитной артиллерии сбит один B-24».

Из аналогичной записи за 17 июня следовало: на сицилийских аэродромах Сан Пиетро и Комизо были уничтожены 5 Bf 109G, а 8 истребителей серьезно повреждены; вновь пострадали ангары и летные поля; противодействие немецких истребителей было совершенно недостаточным. Фактически в эти дни «мессершмитты» ограничивались сопровождением истребителей-бомбардировщиков «фокке-вульфов», при атаках кораблей и судов союзников в море. Геринг неоднократно выражал недовольство пассивными действиями немецких истребителей. Для исправления ситуации он назначил генерала А. Галланда командующим истребительной авиацией в Сицилии.

Усиление авиации 2-го воздушного флота продолжалось: к 3 июля в объединении имелось уже 1280 самолетов. Однако начавшееся в этот день воздушное наступление союзников измотало германскую истребительную авиацию, вынудило к 9 июля оставить передовые аэродромы в Сицилии, привело к сокращению общей численности флота за неделю на 130 машин, причем примерно 50 Bf 109G погибли на аэродромах и в небе. Отмечалось, что процент исправных истребителей и истребителей-бомбардировщиков сократился с 55 до 35%.

Комментируя телеграммы рейхсмаршала с угрозами отдавать пилотов «мессершмиттов» на Юге под суд военного трибунала за трусость и невыполнение воинского долга, а командиров разжаловать в пехоту и направлять на Восточный фронт, многие историки полагают, что толстый Геринг окончательно потерял чувство реальности. Однако действия истребителей по противодействию высадке были в действительности нерешительными и плохо скоординированными, что в итоге привело к быстрой потере важного острова, а «Летающих крепостей» и «Либерейторов» части и соединения 2-го ВФ сбивали гораздо меньше, чем их коллеги на Западе Европы. Безвозвратные потери немецких истребителей в июне составили 157 самолетов, в следующем месяце — еще 335, что значительно превысило потери этого типа машин в огненном небе Курской дуги! Недолгий период пребывания А. Галланда в Сицилии и на юге Италии остался самым неудачным в его военной биографии. Впрочем, отдельные бои между истребителями отличались упорством.

«Метр за метром я приближался к «Спитфайру», — вспоминал об одном из поединков

коммодор JG77 майор Й. Штайнхоф. — Он появлялся в моем прицеле и снова исчезал. Я перевел гашетку стрельбы в верхней части ручки управления в положение «огонь». Еще один полный оборот, и затем, возможно, я смог бы прочно зафиксировать его в своем прицеле. Словно одержимый я мчался на этой карусели конечной стадии воздушного поединка. Мне не следовало волноваться о происходящем сзади или сверху — Штраден, Бахман и Цан, а также целая группа истребителей, конечно, прикроют меня.

Раздался глухой удар по фюзеляжу, и я повернул голову, оглядываясь. Бросив взгляд мимо бронезаголовника, я увидел «Спитфайр», выходящий из крутого разворота в нескольких метрах позади. Дымные следы его трассирующих пуль тянулись ко мне, словно щупальца. Двигатель истребителя сильно застучал. Пули с ужасным треском разбивались о бронеспинку за моей головой. Кабина немедленно заполнилась запахом кордита. Стрелял он чертовски хорошо!

Словно во время тренировочного полета я вышел из сектора обстрела, выполнил переворот через крыло и ввел истребитель в вертикальное пике. Замерев в кресле, я чувствовал себя практически единым целым с самолетом, выполняя классический маневр ухода из-под удара. Машина устремилась к земле крутой спиралью, похожей на водоворот. Мои глаза почти отстраненно следили за неистово трясущимися приборами, показывающими неисправность двигателя. Управление зловеще потяжелело, когда обтянутые тканью элероны начали подниматься, словно воздушные шары, фактически провоцируя сваливание в неуправляемый штопор. Вытекавшая охлаждающая жидкость покрыла лобовое стекло молочной, непрозрачной пленкой...»

При вынужденной посадке около склона потухшего вулкана Этны «мессершмитт» майора Штайнхофа был разбит об огромные валуны. В данном бою англичане действовали более согласованно, чем немецкие летчики — подчиненные коммодора. В то же время воздушные дуэли, классические «собачьи схватки», подобно той, что описывал майор, происходили все реже. Количество немецких самолетов на театре снизилось, интенсивность их использования было трудно сравнивать с действиями над Германией или Восточным фронтом.

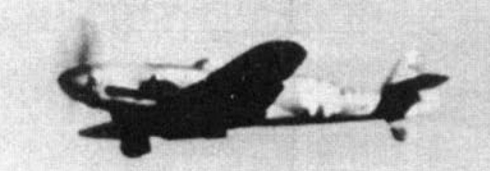
Вскоре после потери Сицилии в Италии произошел антифашистский переворот, страна вышла из войны, а немцы ее оккупировали и продолжили борьбу минимальными силами. Большинство авиагрупп были теперь переброшены на другие фронты. Однако «мессершмитты» продолжали цементировать немецкую оборону в Италии, сыграли важную роль в борьбе с январским (1944 г.) десантом союзников в Анцио. В конце месяца на Апеннинах действовали группы I/JG4, II/JG51, штабной отряд, I и III/JG53, штабной отряд I и II/JG77 — всего 202 Bf 109G-6. Из немецкого отчета следовало, что хотя число боеготовых самолетов едва достигало половины общего состава, а опытных пилотов в группе можно было пересчитать по пальцам одной руки, в отдельные периоды, как при немецкой контратаке у Анцио 16 и 17 февраля, «сто девятые» действовали с высокой нагрузкой — за два дня они выполнили 648 вылетов.

На данном направлении германское командование и в дальнейшем использовало весьма ограниченные силы Люфтваффе, однако штабной отряд, группы I и II/JG77 остались здесь до июля 1944 г. С июня 1943 г. до этого времени, используя аэродромы Альбано, Гориция, Кампино, Územ Поволетто и другие, летчики 77-й претендовали на 385 побед, при этом из строя вышли 420 своих истребителей (безвозвратные потери составили 262 Bf 109G, включая 5 использовавшихся в конце 1943 г. итальянских истребителей MC.205), погибли или пропали 102 летчика, 55 получили ранения. О применявшихся немцами «мессершмиттах», их модификациях можно судить по документам союзников, которые весной 1945 г. проанализировали информацию о некоторых трофейных истребителях.

Сведения о «мессершмиттах», захваченных на севере Италии

№№	Тип самолета	Заводской номер	Тип двигателя	Заводской номер
1.	Bf 109G-10	166303	DB 605ASMO	007-11138
2	Bf 109G-10	785875	DB 605ASMO	007-11622
3.	Bf 109G-10	491358	DB 605DM	1170025
4.	Bf 109G-10	491419	DB 605DMO	11700291(MW50)
5.	Bf 109G-14	491490	DB 605DB	?
6.	Bf 109G-10/R2	770338	DB 605ASM	11900372

1. Согласно заводским табличкам, мотор на последней машине выпустили в декабре 1944 г. и заправляли 87-октановым топливом.
2. Большинство захваченных Bf 109 оборудовались моторами модификации DB 605A.



«Курфюст» заходит на посадку

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ : НА СЦЕНУ ВЫХОДИТ «КУРФЮСТ»

Появление последней серийной версии Bf 109K (»Курфюст») явилось результатом политики рационализма «истребительного штаба», пытавшегося удержать хорошо отработанный истребитель на конвейере, но сократить число его модификаций и субмодификаций. В результате появился «Курфюст» (литеру I министерство авиации не использовало, а J была присвоена модификации истребителя с двигателем «Испано-Сюиза»), который представлял собой модифицированный вариант Bf 109G-10, получивший ряд использовавшихся на самолетах серии G наборов заводской установки и некоторые аэродинамические улучшения.

Работы над предсерийными машинами новой модели (К-0) начались в первых числах октября 1943 г. на заводе Винер-Нойштадт. Планировалось, что «Курфюсты» будут вооружаться различным оружием, но стандартной станет мотор-пушка МК-108, а устройство форсирования MW-50 уже при изготовлении войдет неотъемлемой частью в конструкцию самолета. У разработчиков фирмы «Мессершмитт» появилась «революционная» идея: добиться роста летных характеристик прежде всего благодаря улучшению аэродинамики. Для этой модели начали проектировать новое деревянное крыло. Профессор В. Мессершмитт поставил задачу: повысить скорость Bf 109G не менее чем на 35 км/ч на всех высотах.

В середине октября в Рехлинском испытательном центре планер Bf 109G-6 (зав. № 18136), который построили в Регенсбурге в июне, подвергли комплексу переделок, изменив капот двигателя, немного удлинив кок и поставив два триммера на руле направления. Фонарь кабины также переделали, заменив массивный переплет «крышкой Эрла». Еще одно отличие — переход на деревянный киль с убираемым хвостовым колесом на удлиненной стойке. Вооружение опытной машины состояло из 30-мм пушки МК 108, стрелявшей через полый вал редуктора двигателя, и двух пушек MG 151/15 над мотором, причем наполовину открытых.

В конструкторском бюро фирмы «Мессершмитт» параллельно проектировались машины с «обычными» кабинами К-0 и К-2, а также оснащенные гермокабинами К-1 и К-3. Указанные субмодификации отличались, кроме того, планером, на основе которого создавались (преимущественно это были маши-

ны модификаций G-5 или G-6), оборудованием и вооружением. Одной из важнейших «изюминок» стала крыльевая установка 20-мм или 30-мм пушек (а не в подвешиваемых под консолями гондолах, как это практиковалось ранее). Разумеется, такое техническое решение обеспечило уменьшение аэродинамического сопротивления машины с мощным вооружением. Отрабатывалась также установка синхронных пушек MG 151/15 (вместо пулеметов MG 131) над мотором, однако для некоторых вариантов сохранялся и вполне обычный для «Густава-6» состав вооружения — мотор-пушка MG 151/20 плюс два пулемета MG 131. Все указанные выше субмодификации истребителя планировали оснащать двигателями DB 605A или AS, применять на них разнообразные устройства форсирования мощности, но серийно они не выпускались.

Можно согласиться с английским историком В. Грином в том, что к хаосу и неразберихе в германской авиапромышленности привели не само по себе сложное обозначение многочисленных модификаций и наборов вооружений, а отсутствие стандартизации, что безусловно осложнило проблему с поставками запчастей и негативно повлияло на боеспособность истребительных частей, вооруженных «сто девятыми». С середины 1944 г. ситуация еще больше осложнилась дезинтеграцией транспортной сети, что сразу сказалось на рассредоточенных производствах фирмы «Мессершмитт» и других, выпускавших истребители по лицензии, создавая серьезные проблемы со снабжением комплектующими. Попытки специальных комитетов «истребительного штаба» координировать работу сборочных линий и добиться взаимозаменяемости поставляемых комплектующих сводились на нет транспортными проблемами и отсутствием общепринятых стандартов. В результате в очередной раз была высказана идея о необходимости рационализации производства и сокращения числа выпускаемых модификаций, причем именно «Курфюст-4» и должен был стать такой машиной.

Истребитель Bf 109K-4, получивший в качестве стандартного мотор DB 605D, готовили к запуску в массовую серию с начала осени 1944 г. Базовым вариантом вооружения считался такой: мотор-пушка MK 108 плюс два синхронных пулемета MG 131, однако головная серийная машина (зав. № 330112) имела мотор-пушку MG 151/20. Для Bf 109K-4 подготовили следующий набор полевых доработочных комплектов, который несколько отличался от прежних и предусматривавший:

— R1 — наличие держателя ETC 500IXb или 503 для подвески 250-кг или 500-кг бомбы;

— R-2 — размещение разведывательной фотоаппаратуры;

— R-3 — применение подфюзеляжного держателя ETC 503 для подвески 300-литрового подвесного бака;

— R-4 — дополнение вооружения двумя крыльевыми пушками MG 151/20 с боезапасом по 135 снарядов на каждую;

— R-5 — установку одной фотокамеры Rb 32/7x9 или двух Rb 12,5/7x9;

— R-6 — монтаж кинопулемета BSK 16 в левой консоли и применение дополнительного устройства форсирования GM-1.

В отчете, датированном 12 августа 1944 г., инженер Рехлинского испытательного центра Дитрих отметил, что «Курфюст» отличается от предшественника «Густава» восемью главными особенностями:



Истребитель Bf 109K-4 из эскадры JG53

— изменена установка крыла;

— стала более гладкой верхняя поверхность крыла;

— улучшена форма сопряжения кабины с фюзеляжем;

— применены новые воздухозаборники для обдува;

— улучшена система охлаждения двигателя;

— установлены более производительные маслорадиаторы;

— применены более совершенные выхлопные патрубки с реактивным эффектом;

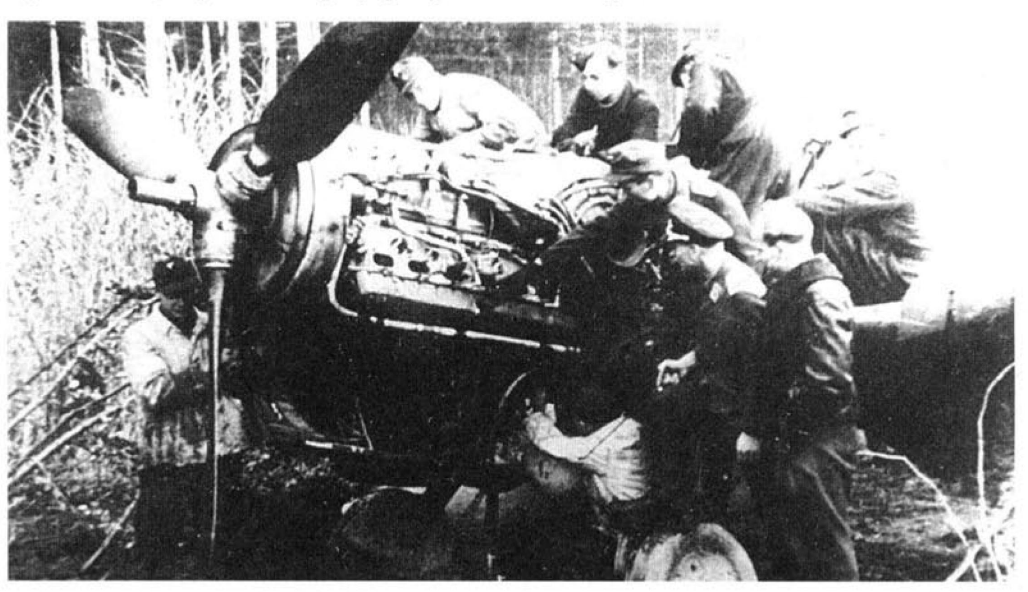
— аэродинамически усовершенствовано капотирование двигателя.

В другом отчете, который составил инженер Рехлинского центра полковник Петерсен, указывалось, что применение данных мероприятий на серийных машинах позволит увеличить их максимальную скорость на 60 км/ч, что можно считать эквивалентным увеличению мощности двигателя на 200 л.с. При испытаниях серийных самолетов было установлено, что Bf 109K летали примерно на 35—40 км/ч быстрее Bf 109G при тех же двигателях и наружных подвесках.

Сделаем небольшое отступление. Как известно, в трудный для советской страны период, осенью 1942 г., специалистами ЦАГИ, ЛИИ НКАП, НИИ ВВС проводились работы по улучшению аэродинамики отечественных истребителей. В частности, согласно принятому постановлению правительства, «облагороженные» Як-1 должны летать на 15—20 км/ч быстрее. Непосредственно под руководством А.С. Яковлева срочно провели установку перегородок в фюзеляже и их полную герметизацию, осуществили уборку в фюзеляж хвостового колеса одновременно со складыванием стоек шасси, улучшили, согласно рекомендациям теории, аэродинамику капотов и зализов, сняли сетку с гондолы водорадиатора, установили обтекатели на выхлопные патрубки, а сами патрубки немного изогнули для получения реактивного эффекта, изменили форму туннелей водо- и маслорадиаторов, более тщательно отделали поверхности самолета.

Тогда советским инженерам и ученым удалось добиться поставленной цели. Меньший прирост в летных данных по сравнению с полученным годом спустя специалистами фирмы «Мессершмитт» можно объяснить систематическим проведением у нас данной работы и большим вниманием к этим вопросам со стороны главных конструкторов. В Советском Союзе регулярно осуществлялись мероприятия, направленные на снижение веса конструкции, многие из которых внедрялись в серию. Напротив, серийные Bf 109K-4 без дополнительных крыльевых пушек весили более 3300 кг, т.е. оказались тяжелее Bf 109G-2 и G-4 (имевших полетный вес 3020—3030 кг), что позволяет сделать вывод: немцам не удалось добиться облегчения основного типа своего истребителя в конце войны.

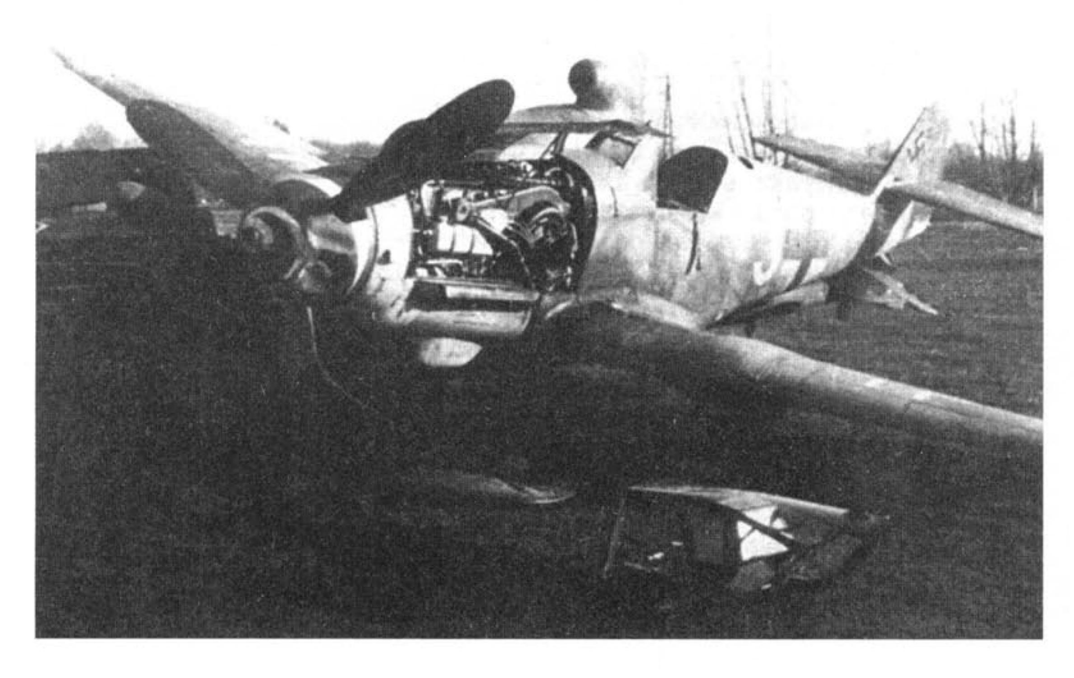
Первые «Курфюсты» попали в учебные части и соединения на территории Германии. В отчете генерал-квартирмейстера Люфтваффе указывается, что 19 октября 1944 г. разбился из-за технической неисправности Bf 109K-4 (зав. № 330305), который пилотировал унтер-офицер Поспич, а Bf 109K-4 (зав. № 330319) потерпел аварию примерно по тем же причинам — обер-фельдфебель Галли получил серьезные травмы.



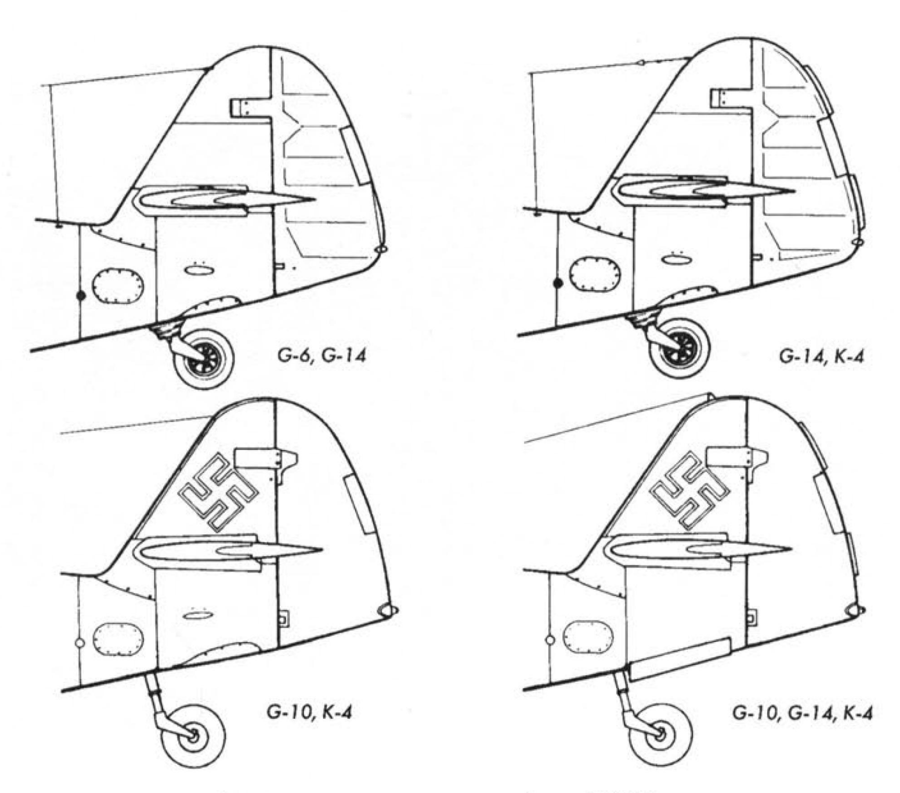
Осмотр двигателя DB 605D

Bf 109K-4 с бортовым номером «2» принадлежал III/JG77

По плану «истребительного штаба» эскадра JG27 полковника Г. Рёделя должна была перейти на новые истребители в числе первых. Около 90 истребителей прибыли в Гроссенхайн в соединение 18 октября 1944 г., большинство из которых направили в III группу. Возможно, дело было в том, что в последней уцелело к этому времени всего 6—8 исправных Bf 109G-6/U2. Часть возобновила боевые действия с аэродрома Хезепе, под Оснабрюком, но быстро понесла тяжелые потери: из 101 полученного Bf 109K к 30 ноября осталось в строю всего 38. В конце войны III/JG27 базировалась в Чехословакии и Австрии, действуя как против западных союзников, так и против советской авиации. В результате прорыва советских танков к Праге был захвачен один из аэродромов базирования 27-й эскадры; там оказалось около полсотни «Курфюстов».



Авария при посадке «Курфюста» из JG77



Хвостовое оперение поздних модификаций Bf 109

Группа III/JG77 майора А. Кёллера, 20 октября 1944 г. также получившая в качестве пополнения 75 Bf 109K, первой полностью переучилась на новый вариант «сто девятого». Поздней осенью в группе отмечалось много аварий и поломок, а со второй половины декабря основной причиной потерь стало противодействие неприятеля (с 16 декабря часть базировалась на аэродроме Дюссельдорф). Несмотря на пополнение новыми истребителями с завода Регенсбурга (прибыло 11 «Курфюстов»), к началу 1945 г. уцелело всего 27 «сто девятых» модификации K.

Истребители Bf 109K, как и их более ранние собратья Bf 109G, приняли участие в последней крупной операции Люфтваффе — атаке занятых союзниками аэродромов в Бельгии и Голландии. Операция получила название «Боденплатте» и первоначально была запланирована на 16 декабря 1944 г., т.е. на день начала контрнаступления в Арденнах, однако плохая погода вынудила отложить операцию. Рейхсмаршал Геринг все же настоял на проведении массированного воздушного налета, решив в новогоднюю ночь использовать практически все истребительные эскадры Западного фронта в роли истребителей-бомбардировщиков и штурмовиков.

«Красное зимнее солнце еще вставало, когда немецкие самолеты достигли целей, — писал немецкий историк К. Барц. — Американцы и англичане явно спали, утомленные празднованием Нового года, вокруг не было ни малейших признаков жизни. Аэродромы были переполнены самолетами всех типов, стоявшими крылом к крылу: «Тайфуны», уже устаревшие, но все еще превосходно атакующие ракетами немецкие танки; «Спитфайры», «Летающие крепости», транспортные самолеты и многие другие, ряд за рядом. Когда появились германские самолеты, полуодетые зенитчики помчались к своим батареям, но было уже поздно. Прежде чем они успели открыть огонь, аэродромы превратились в нагромождение горящих обломков. Тем утром большие облака черного дыма поднялись над 27 аэродромами союзников. Был причинен огромный ущерб, но лишь материальный; не пострадал ни один пилот. Потерянную технику, даже сотни дорогостоящих самолетов, союзники могли легко заменить...»

Как впоследствии стало известно, сгорели или были уничтожены 144 английских и 84 американских самолета, а 146 союзных машин получили серьезные повреждения. Потери немцев оказались даже большими: из-за

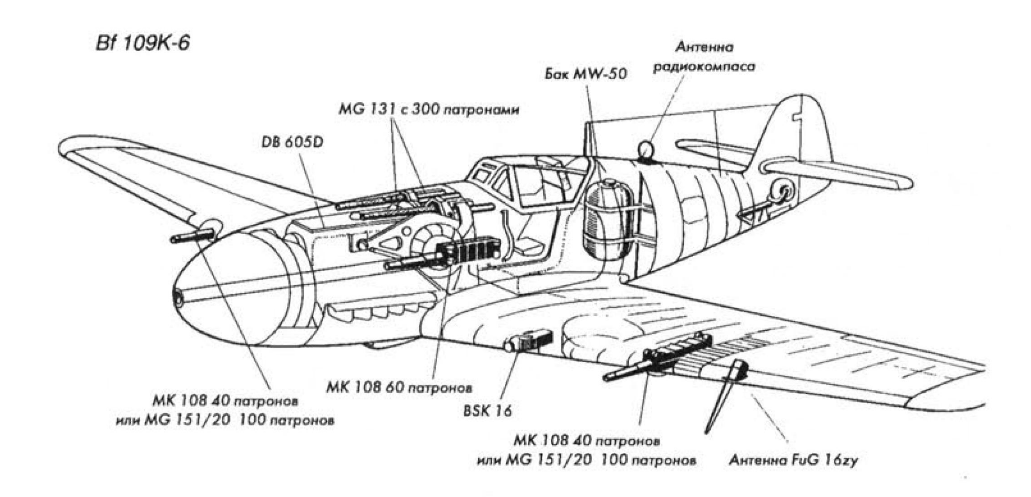


Схема «трехпушечного» варианта истребителя — Bf 109K-6

плохой организации операции, отсутствия взаимодействия с зенитчиками и службами предупреждения многие группы летящих самолетов были обстреляны и сбиты своими же расчетами. Только за 1 января 1945 г. Люфтваффе недосчитались около 300 самолетов; погибли или пропали без вести 214 летчиков, преимущественно пилотировавших FW 190. Для немцев это была катастрофа. Среди сбитых Bf 109K-4 отмечалась машина (зав. № 330357) унтер-офицера Й. Твайтмейера из JG77 с девятью отметками о победах на стабилизаторе — он попал в плен около Антверпена.

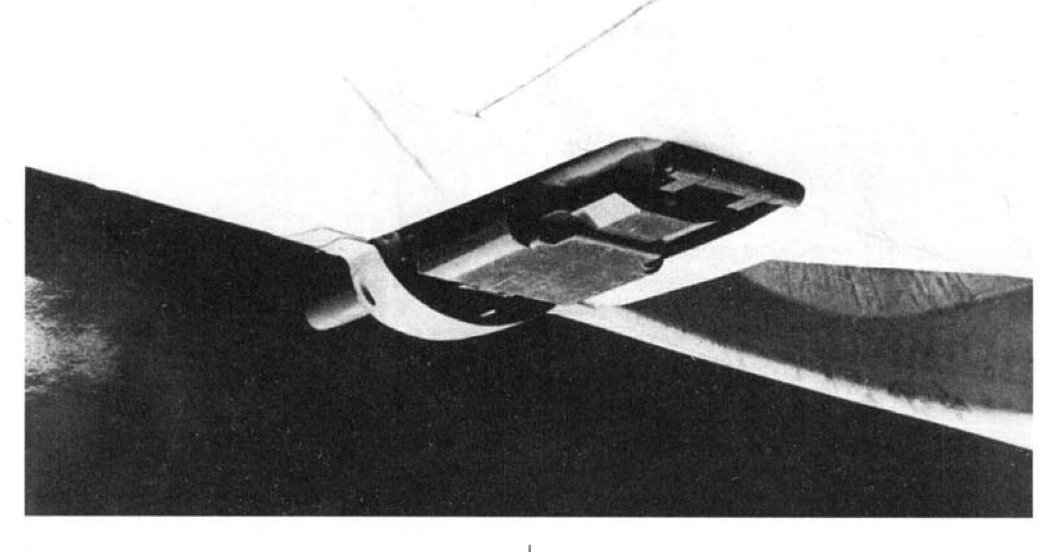
Согласно документам генерал-квартирмейстера, в Люфтваффе 10 января 1945 г. на вооружении имелось немногим более 1000 Bf 109, из которых около 700 находилось в боеспособном состоянии. «Сто девятыми» вооружались различные части и соединения Люфтваффе, но наиболее крупной группировкой обладал 3-й воздушный флот.

В разгар зимы количество частей, полностью или частично перешедших на Bf 109K, постоянно возрастало. Во время перевооружения группы III/JG4, например, отмечалось два летных происшествия (ни один из истребителей не был списан), а II/KG27 — семь, что можно объяснить непривычностью нового самолета для летчиков, обученных пилотировать двухмоторные «хейнкели». Известно, что группа II/KG6 осваивала «сто девятые» в учебном центре в районе Праги (на аэродромах Рузин, Гбель, Клетчаны) под командованием капитана Г.-Й. Фаулхабера, а приступила к боевой работе на Bf 109K с 9 апреля как II(J)/KG6 (что означало: бомбардировочная группа, преобразованная в истребительную), возглавляемая капитаном В. Хенце. Известно, что с аэродрома Грац самолеты группы преимущественно противодействовали наступлению войск 1-го Украинского фронта и авиации 2-й ВА в ходе Берлинской операции.

По-прежнему гораздо более интенсивно Bf 109K применялись на Западе. В ряде источников указывается, что появление новой модификации ничего кардинально не изменило в расстановке сил и не сократило качественного превосходства англо-американской авиации над Люфтваффе. В бою «четверка против четверки» 14 декабря 1944 г. был сбит «Темпестом» из 56-й эскадрильи один из немногих оставшихся в строю асов JG26 обер-фельдфебель К. Лауб (в Bf 109K-4 зав.

Наличие одномоторных истребителей «мессершмитт» в 3 ВФ на 10.01.1945 г.

Часть, соединение	Командир	Всего Bf 109G и K	Из них боеготовых
2 и 3/NAGr1	Майор В. Вильке	15	8
NAGr13	Капитан Г. Дикенброк	42	31
St., I, III/JG3	Майор Х. Бэр	63	48
I, III, IV/JG4	Подполковник Г. Михальски	80	60
II/JG11	Капитан К. Леонард	37	31
St., I, II, III, IV/JG27	Майор Л. Францискет	110	89
St., II, III, IV/JG53	Подполковник Г. Беннеман	131	88
St., I, II, III/JG77	Майор Э. Лайе	85	51
Итого		**563**	**398**



Установка пушки МК 108 в консоли крыла истребителя Bf 109K-6

№ 330357) — он летал в составе 11-го отряда. Через три дня после боевого вылета, в ходе которого не удалось поразить ни одного неприятельского самолета, в кабине приземлившегося «Курфюста» (зав. № 330386) застрелился командир этого подразделения (11/JG26) обер-лейтенант П. Райчер — вероятно, неудачи окончательно сломили летчика.

Документы эскадры JG53 дают и позитивные примеры применения самолета. Так, лейтенант В. Манц из III группы на Bf 109K-4 сбил в декабре четыре неприятельских истребителя. Его машина (зав. № 331415) 10 января 1945 г. попала под огонь крупнокалиберных пулеметов «Мустанга», прошивших фюзеляж, кабину и крыло «мессершмитта». Бронестекло и бронеспинка спасли жизнь летчика; несмотря на тяжелое ранение, он выпрыгнул с парашютом и попал в госпиталь. Командир 11-го отряда лейтенант Г. Ландт на Bf 109K-4 (зав. № 332660) 2 марта 1945 г. одержал 19-ю победу тараном (всего этот летчик одержал 23 победы), уничтожив у Бреттена Р-51, а сам также воспользовался парашютом и остался жив.

В середине февраля по три Bf 109K-4 поступили в действовавшие на советско-германском фронте штабные отряды JG51 и JG52, причем первый до этого сражался только на FW 190A-8. Под командованием лейтенанта В. Хюбнера подразделение действовало с аэродрома Шёнвальде в Восточной Пруссии. Оно летало на «свободную охоту» и прикрытие штурмовиков из SG3. По документам и воспоминаниям летчиков, 20 февраля 1945 г. была отмечена первая потеря «Курфюста» — Bf 109K-4 (зав. № 332905), пилотировавшийся обер-фельдфебелем А. Раушем, в воздушном бою получил попадание в мотор. Летчик сумел перетянуть через линию фронта, но при приземлении разбил машину; сам он не пострадал.

23 февраля 1945 г. одной из первых на Востоке получила в Пиллау истребители модификации «Курфюст-4» группа IV/JG51. Часть входила в состав истребительного командования «Западная Пруссия». Как следовало из журнала боевых действий эскадры, на 28 февраля в авиагруппе имелось 34 боеготовых самолета и 46 летчиков, из которых 42 были готовы к действиям. Освоив новую материальную часть (»Курфюсты» применялись наряду с «Густавами-6» и «Густавами-14») на аэродроме Данциг-Лангфур, личный состав отметил как отличительный признак новой машины длинную стойку хвостового колеса и мощную 30-мм пушку МК 108 фирмы «Рейнметалл», смонтированную для стрельбы через полый вал винта. «Однако первые же боевые вылеты на этих истребителях привели многих летчиков в отчаяние, — отмечалось в журнале боевых действий эскадры, — поскольку на крутых виражах оружие отказывало: из-за недоработанной системы подачи патронов и перекоса ленты после начала стрельбы возникал неустранимый в полете дефект пушечной установки». Первая потеря отмечалась 27 февраля — Bf 109K-4 был разбит при вынужденной посадке на аэродроме Данциг-Лангфур из-за технической неисправности мотора, летчик унтер-офицер X. Хаас получил ранение.

Согласно одной из последних программ, принятых авиапромышленностью Германии, в период с июля 1944 до марта 1946 г. выпуск «Курфюстов» должен был превысить 12700 машин. Планировалось постепенно заменить модели К-4 еще более современными К-6, К-8, К-10... Согласно утвержденному графику, кроме группы III/JG1, которая готовилась к освоению «народного реактивного истребителя» Не 162А, все остальные «мессершмиттовские» части намеревались к лету 1945 г. переучить на К-4, а некоторые ночные (напри-

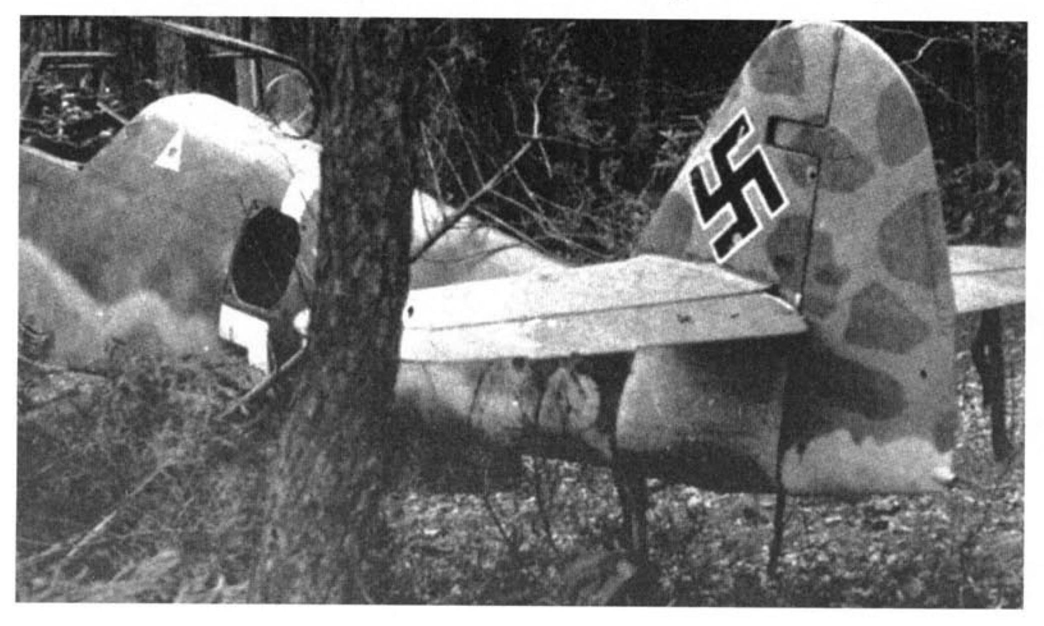
мер, III и IV/JG300) и бывшие бомбардировочные (I и II(J)/KG55) — на машины модификации K-4/R6. Как следовало из немецких документов, выпуск усовершенствованных истребителей разворачивался весьма медленно: до конца ноября было построено 534 Bf 109K-4 вместо 2895 по плану. По информации немецких коллег-историков Й. Приена и П. Родайке, с начала декабря 1944 г. по конец апреля 1945 г. для Люфтваффе было выпущено примерно 1200 самолетов Bf 109K-4 и K-4/R6, причем последние выпускал только завод «Эрла».

По официальным данным, истребители Bf 109K-4 имели максимальную скорость 605 км/ч у земли и 725 км/ч на 6000 м при установке наиболее мощных серийных двигателей DB 605DCM. Их практический потолок составлял 13 500 м, начальная скороподъемность с MW-50 — 25 м/с; на набор высоты 5000 м «Курфюсты-4» тратили всего 3,0 мин, а 12000 м — 10,2 мин. Однако следует отметить некоторую «лукавость» указанных данных. Так, известно, что испытания проводились при «стандартном» весе «мессершмитта» 3100 кг, фактически же Bf 109K-4/R6, например, при испытаниях самолета (зав. № 570132) в январе 1945 г. весил 3380 кг. Он разгонялся у земли до 580 км/ч, зато на набор 5000 м уходило 6,0 мин (больше, чем у стандартного Bf 109G-6!). По практическому потолку серийный «Курфюст-4» также уступал «Густаву-6» на 1300 м, для выполнения виража на малой высоте ему требовалось 23—24 с.

Среди поздних модификаций «Курфюста», не вышедших из стадии опытных машин, можно отметить Bf 109K-6 с усиленным вооружением (в крыле смонтировали две пушки MK 108 с боезапасом по 40 снарядов), истребитель-разведчик Bf 109K-8 с камерой Rb 50/30 и возможностью подвески 300-литрового бензобака, но более легким вооружением (оставили только мотор-пушку MK 108 с 45 снарядами), и высотный истребитель Bf 109K-14 с мотором DB 605L (развивал с 96-октановом бензином боевую мощность 1350 л.с. на высоте 9500 м). На испытаниях в марте 1945 г. с устройством MW-50 последняя машина продемонстрировала вертикальную скорость 5,5 м/с на высоте 12000 м, или примерно вдвое большую, чем имели серийные K-4 при той же массе. Удачная бомбардировка союзников вывела из строя камеру для испытания моторов DB 605L в разреженной атмосфере, что оказалось главной причиной задержки поставок двигателя.

Несмотря на интересные работы в разных областях науки и техники, Германия неотвратимо шла к поражению во Второй мировой войне. Анализируя причины проигрыша в войне, последний начальник Генерального штаба Люфтваффе генерал К. Коллер назвал, по его мнению, решающую — утрату господства в воздухе. В частности, он отмечал: «Дело было не только в том, что выпуск самолетов не возрастал. Новых типов самолетов также не предвиделось. В конце войны мы летали на машинах тех же типов, пусть и глубоко модернизированных, что и в начале войны. Это была крупнейшая неудача нашей авиационной промышленности».

Сказанное в полной мере относится к истребителю Bf 109 — «становому хребту» германской истребительной авиации.



Брошенный в лесополосе на окраине аэродрома «Курфюст». Характерная особенность — удлиненная неубирающаяся хвостовая стойка шасси

«СТО ДЕВЯТЫЕ» В ИНОСТРАННЫХ ВВС

Второй по массовости в мировой истории авиации, истребитель Bf 109 состоял на вооружении в ряде государств помимо Германии. Кроме того, в нескольких странах было организовано серийное изготовление машины. В послевоенные годы в Испании и Чехословакии выпуск этого самолета еще некоторое время продолжался, правда, с «неродными» моторами. Кратко обрисуем историю применения «сто девятых» в иностранных ВВС.

Венгры

Вплоть до осени 1942 г. немногочисленные венгерские ВВС на Восточном фронте располагали всего двумя истребительными отрядами, вооруженными устаревшими итальянскими истребителями CR.42 и Re.2000, что серьезно ограничивало их боевые возможности. Гитлер был невысокого мнения об успехах венгерских пилотов: «То, что до сих пор Венгрия сделала в воздухе, более чем скудно. Если я и предоставлю самолеты, то прежде всего хорватам, доказавшим свою эффективность. С Венгрией же мы до сих пор испытали лишь одно фиаско».

И все же в начале октября 1942 г. группа венгерских пилотов, которую возглавлял Д. Банлаки, получила распоряжение убыть на аэродром Старый Оскол для освоения Bf 109. Всего за пять дней немецкие инструкторы из III/JG52 переучили союзников на новую технику прямо на фронте. Вслед за этим был организован венгерский отряд истребителей-бомбардировщиков (1 Ungarische Jabostaffel) в составе III/JG52, который получил на вооружение 12 самолетов Bf 109F-4/B. Такое же количество машин немцы передали другому венгерскому авиаотряду 1./1.V.Szd.

Венгерские летчики-истребители перед вылетом на боевое задание



В начале зимы отряд лейтенанта Банлаки действовал с аэродрома Россошь. По венгерским данным, 16 декабря 1942 г. лейтенант И. Панцел сбил четыре Ил-2 и стал первым венгерским асом в ходе Второй мировой войны. Однако уже 11 января 1943 г. его «мессершмитт» в свою очередь был сбит огнем зенитной артиллерии, и Панцел погиб. Через пять дней аэродром Иловское, на котором базировались истребители из 1./1.V.Szd, окружили советские войска. Семи «мессершмиттам» удалось перелететь на аэродром Уразово, но вскоре и к этой площадке вышли передовые отряды Красной Армии. Из-за отсутствия топлива и средств аэродромного обслуживания венгры, по их докладам, взорвали все свои машины, не способные подняться в воздух, включая Bf 109F-4/B. Правда, позднее несколько поврежденных, но отнюдь не взорванных «мессеров» с белыми венгерскими крестами в черном квадрате захватили советские войска...

К началу марта 1943 г. немцы немного пополнили поредевшие истребительные отряды венгров, которые теперь располагали тремя Bf 109F-4/B и семью Bf 109F-4. В апреле отряд Банлаки вывели из-под немецкого командования и объединили с 1./1.V.Szd, а еще один отряд 5./2.V.Szd перевооружили истребителями Bf 109G-2. При этом центром подготовки и переучивания венгерской авиации на германскую технику стал район Харькова.

В сражении над Курской дугой принимали участие оба подразделения венгерских истребителей, вооруженные «Густавами» (они входили в состав 2-й авиабригады полковника Ш. Илля); за период битвы они выполнили около 300 вылетов. 13 июля 1943 г. командир 1./1.V.Szd старший лейтенант Д. Уайсащ одержал две победы над Ил-2, и его суммарный счет достиг пяти. Уайсащ официально был признан вторым асом венгерских ВВС. С апреля по ноябрь 1943 г. венгерские пилоты «сто девятых» заявили о 60 победах, потеряв девять Bf 109 и шесть летчиков.

К концу 1943 г. на Восточном фронте остался всего один венгерский истребительный отряд с 12 Bf 109G-6, а в начале февраля 1944 г. была развернута двухотрядная истреби-



Помимо опознавательных знаков у венгерских Bf 109 в национальные цвета окрашивался киль самолета

тельная группа 102.V.Ocz майора И. Ковача. Впрочем, повоевать на Востоке ей практически не пришлось — в том же месяце группу вывели на родину, поскольку главное командование Венгрии сочло более актуальной задачу прикрытия собственной территории от налетов англо-американской авиации. По немецким данным, всего за период боевых действий на Востоке до марта 1944 г. венгры получили от штаба 4-го воздушного флота 66 истребителей, в том числе 12 Bf 109F-4 и F-4/B, 40 Bf 109G-2 и 14 Bf 109G-6.

В конце 1943 г. руководство Венгрии достигло соглашения с немцами о передаче необходимой документации для организации производства самолетов Bf 109G на заводе фирмы MAVAG в Дьере. К марту 1944 г. было выпущено 22 «сто девятых» модификаций Ga-4 и Ga-6, которыми вооружили два отряда. 17 марта 2./1.V.Szd впервые вступил в бой с американскими бомбардировщиками, но, не добившись успеха, сам потерял два Bf 109G-6 вместе с пилотами.

18—19 марта 1944 г. по приказу Гитлера на территорию Венгрии, проявившей намерение выйти из войны, вступили 11 немецких дивизий. Правительство адмирала Хорти было свергнуто, сам он стал второстепенной фигурой, а на его место оккупантами был назначен Д. Стояи, выразивший желание сражаться на стороне Германии до конца. Вслед за этим союзники, убедившись в нереальности быстрого «откола» Венгрии от прогерманской коалиции, приступили к систематическим налетам на Будапешт и другие венгерские города. Соединениям американских и английских бомбардировщиков могли быть противопоставлены всего 33 венгерских истребителя, в том числе 18 Bf 109G-6 и 15 двухмоторных Me-210Ca-1. Новое венгерское правительство, пользуясь германской поддержкой, постаралось нарастить численность боевых подразделений, и к началу июня 1944 г. в трех истребительных эскадрильях насчитывалось уже 36 Bf 109G-6. С ними взаимодействовали две эскадрильи двухмоторных истребителей, имевшие 24 Me-210Ca-1.

Все же эти силы были намного слабее 15-х ВВС США, пославших 16 июня 1944 г. на задания над территорией Венгрии 658 четырехмоторных бомбардировщиков под прикрытием 290 истребителей. В тот день американцы потеряли десять бомбардировщиков и шесть истребителей, а венгры лишились шести сбитых и четырех тяжело поврежденных «мессершмиттов». Ожесточенность боев оказалась столь велика, что американцы расстреляли в воздухе нескольких выбросившихся с парашютами венгерских летчиков (впрочем, возможно, что эти сведения — лишь военная пропаганда).

7 августа 1944 г. венгерская истребительная группа 101.V.Szd вместе с германской группой II/ZG76, вооруженной Me-410, попыталась атаковать крупное соединение американских бомбардировщиков, но сама попала под внезапный удар «янки» из 31-й истребительной группы. «Мустанги», потеряв всего два своих истребителя, сумели сбить восемь венгерских Bf 109G-6 и девять немецких двухмоторных истребителей. Среди погибших в тот день оказался лейтенант Л. Мольнар, считавшийся на указанный момент времени самым результативным венгерским летчиком-истребителем с 25 победами.

В сентябре 1944 г. адмирал Хорти решил еще раз попытаться договориться с антигитлеровской коалицией о прекращении войны. Он послал на Запад и Восток эмиссаров по зондированию почвы для начала переговоров с союзниками, и вскоре стали приходить обнадеживающие известия со стороны Советского Союза. И снова вмешались немцы: небезызвестный О. Скорцени со своими эсэсовскими диверсантами выкрал сына Хорти, жизнью и освобождением которого Гитлер

принялся шантажировать адмирала. Тот подписал окончательное отречение от власти, и его под конвоем доставили в один из старинных замков на территории Германии, где Хорти находился вплоть до конца войны. Новым главой Венгрии стал откровенный нацист Ф. Салаши. После этого часть венгерских солдат, офицеров и даже генералов дезертировала, а некоторые перешли на сторону Советского Союза. Немцы, убедившись в неспособности нового венгерского руководства справиться с возникшей тенденцией, установили контроль над всеми воинскими частями ненадежного союзника. В частности, вооруженную «сто девятыми» группу 101.V.Szd напрямую подчинили командованию 8-й истребительной дивизии Люфтваффе.

В период советского наступления в Венгрии и окружения Будапешта пилоты 101.V.Szd оказывали ожесточенное сопротивление советским ВВС. По венгерским данным, за декабрь 1944 г. эта группа сумела сбить 39 советских самолетов, а за первые три дня января 1945 г. — еще 74. В начале февраля группу перевооружили новейшими истребителями Bf 109G-10/U4 с двигателями DB 605D и 30-мм пушками MK 108. Но уровень подготовки пилотов заметно упал: даже на столь совершенных машинах в боях в районе Будапешта 8—11 февраля венгерская группа 101.V.Szd потеряла восемь машин при 13 заявках на победу.

В конце марта 1945 г. единственная венгерская группа «сто девятых» под давлением наступавших советских войск вынуждена была покинуть территорию своей страны, однако продолжала сражаться на стороне немцев. 16 апреля американские истребители «Мустанг» нанесли удар по аэродрому Эфердинг на территории Австрии, где базировались остатки 101.V.Szd. Им удалось уничтожить на земле 10 Bf 109G-10/U4, а в воздушном бою — еще три такие машины ценой всего одного потерянного самолета. Окончательно группа 101.V.Szd перестала существовать 5 мая 1945 г., когда аэродром Эфердинг захватили американские войска.

Наиболее результативным венгерским пилотом был заслош (обер-фенрих или старшина) Д. Сцентгёрджи, одержавший преимущественно на «мессершмиттах» 34 победы в 218 боевых вылетах. Всего венгерские ВВС получили 368 «мессершмиттов», а поставки в 1945 г. составили: в январе — 29, в феврале — 25, в апреле — 30 истребителей Bf 109G. Большинство последних нашли свой конец на аэродроме австрийского Линца, когда экипажи уничтожили свои самолеты ввиду приближения американских войск.

Румыны

В первые дни после нападения на Советский Союз румынская истребительная авиация располагала самолетами трех типов: немецкими He-112B (две эскадрильи), Bf 109E-3/E-4 (три эскадрильи) и машинами собственной разработки IAR-80 (три эскадрильи). Истребители каждого типа были сведены в отдельные группы (в частности, «сто девятые» — в Gr. 7 Van), а все три группы — в 1-ю истребительную флотилию (Flotila 1 Vanatoare). Кроме того, еще шесть эскадрилий, прикрывавших территорию страны, сохранили на вооружении устаревшие польские PZL P-11F, а одна эскадрилья авиации флота летала на английских «Харрикейнах» Mk. I.

22 июня 1941 г. «мессершмитты» из Gr. 7 Van сопровождали «хейнкели», наносившие удар по аэродрому в районе Кишинева, а на обратном пути проштурмовали другой аэродром, на котором базировались советские истребители. По румынским данным, два самолета были уничтожены и еще шесть повреждено. А всего за этот день румыны претендовали на уничтожение 37 советских самолетов на земле, и еще 10 в воздухе. Однако доклады командования ВВС Одесского округа (впоследствии ВВС Южного фронта) рисуют несколько иную картину: в первый день войны потери нападавших, по мнению командующего ВВС ОдВО генерала Ф.Г. Мичугина, были более серьезными, нежели достигнутые ими успехи (при 16 сбитых самолетах врага в воздухе был потерян всего один истребитель ст. лейтенанта А.И. Мокляка, а на земле 4 СБ, 2 Пе-2 и 3 МиГ-3). Румыны же признали потерю двух бомбардировщиков PZL P.37B «Лось», двух «Потезов» 633B-3 и пяти «Бленхеймов» Mk.I, но ни одного истребителя.

Интересно, что по более поздним советским данным (после поиска сбитых неприятельских самолетов и уточнения типов) румынские потери за 22 июня были оценены в восемь машин. Один из «Бленхеймов», поврежденный советской зениткой, погиб в катастрофе при посадке на свой аэродром, — он стал девятым потерянным самолетом. Таким образом, советские сведения о румынских потерях 22 июня 1941 г. оказались на удивление точными. Румынские же заявки на победы являлись, как правило, многократно завышенными. К примеру, за первый месяц войны 69-й иап, прикрывавший Одессу, лишился по всем причинам, включая небоевые, 13 истребителей И-16 (из имевшихся 70 И-16 и двух МиГ-3), в то время как по румынским данным он должен был уже в первый месяц войны остаться без самолетов.



После захвата Одессы, оставленной советскими войсками 16 октября 1941 г., румынские эскадрильи стали одна за другой выводиться на родину для отдыха. Как отмечал в докладной записке государственный секретарь авиации Г. Жиенеску, к этому времени боевая мощь румынских ВВС уменьшилась на 20% от довоенной. Он считал совершенно необходимыми поставки современных самолетов из Германии; кроме того, премьер-министр И. Антонеску поставил перед немцами вопрос о передаче лицензии на производство истребителей Bf 109 и моторов к ним. Однако «сто девятых» не хватало самим немцам, поэтому за период с января по апрель 1942 г. румыны получили всего 77 германских машин, в том числе 15 уже далеко не новых Bf 109E-7. В июне 1942 г. в составе Gr. 7 Van капитана К. Григорэ имелись три эскадрильи, вооруженные «Эмилями» (по 12 машин в подразделении).

11 июля 1942 г. американцы впервые совершили налет на территорию Румынии. Лишь 10 тяжелых бомбардировщиков достигли це-

Взлетает румынский Bf 109E

Кресты на крыле румынских «мессеров» не отличались по виду от немецких, но были крупнее



На заднем плане — румынский «Густав»

лей в районе Плоешти, но этот рейд привел к панике среди румынского руководства. И все же летом 1942 г. для наступления на Сталинград румыны были вынуждены под давлением немцев выделить две армии и авиационный корпус, в состав которого они передали все имевшиеся «мессершмитты». Gr. 7 Van стала действовать с аэродрома Карповка, в 6 км западнее Сталинграда, с сентября 1942 г. Ярких побед эта группа не добилась, преимущественно сопровождая бомбардировщики и пикировщики, а к 20 ноября, когда к аэродрому Карповка приблизились советские войска, в ее составе оставалось всего 19 Bf 109E-7. Отбив атаки пехоты и танков с привлечением всего наземного технического персонала и зенитных подразделений, румыны смогли продержаться три дня, а затем 16 уцелевших «мессеров» перелетели в Морозовскую, взяв на борт по два—три «пассажира» из командного и технического состава.

Как известно, немцы обвинили союзников — румын и итальянцев — в гибели своей 6-й армии. Отношение между немцами и румынами резко ухудшились, нередко генералы и офицеры вермахта своей властью переподчиняли себе румынские части, а противодействовавших этому командиров расстреливали. В декабре—январе летные части румынского авиакорпуса, в отличие от сухопутных частей и соединений, сумели ускользнуть из советского окружения и сосредоточиться в Новочеркасске. Затем их остатки поочередно вывели на родину. Последней из «негостеприимной» России убыла Gr. 7 Van, в которой 20 февраля 1943 г. уцелело всего три «мессершмитта».

Однако период отдыха оказался недолгим, и уже в конце марта 1943 г. на Восточный фронт в составе воссозданного 1-го румынского авиакорпуса началось возвращение подразделений Gr. 7 Van, получивших от союзников 36 истребителей Bf 109G-2. Немцы сразу же переподчинили эту группу командиру JG3 подполковнику В.-Д. Вильке, и вплоть до 1 июля она действовала «под надзором» германских союзников. Лишь перед началом сражения на Курской дуге Gr. 7 Van снова вернулась в подчинение 1-го румынского авиакорпуса, действовавшего в Донбассе и на реке Миус.

1 августа 1943 г. американские четырехмоторные бомбардировщики совершили второй налет на Плоешти (в ходе операции «Приливная волна»), в котором приняло участие 178 «Либерейторов». Впрочем, несколько тяжело груженых машин разбилось при взлете, более десятка вернулись из-за технических неполадок, и все же группа, вышедшая на цели в Румынии, оказалась весьма солидной. Однако и румыны за прошедший год значительно усилили систему ПВО своего нефтеносного района: здесь были сосредоточены 164 зенитных орудия среднего и 210 пушек малого калибра. Кроме того, Плоешти с воздуха прикрывали пять румынских эскадрилий и одна немецкая истребительная группа (I/JG4); лишь последняя вооружалась «сто девятыми». В боях в районе Плоешти 1 августа румынские пилоты на истребителях IAR 80 сумели сбить девять и

повредить три американских бомбардировщика ценой двух потерянных и двух поврежденных машин. Немцы сбили семь и повредили девять «Либерейторов», потеряв при этом три Bf 109G. Суммарные потери американцев в этой операции составили 53 самолета, или 31% от числа участвовавших.

Несмотря на это, итоги операции были признаны положительными: ведь в результате налета общий объем переработки румынской нефти сократился вдвое. Американцам удалось полностью уничтожить единственный в Румынии завод, производивший высокооктановое авиационное горючее, а три других нефтеперерабатывающих завода вывести из строя на 5—11 месяцев. После столь сокрушительного удара румынское военное руководство немедленно отозвало с Восточного фронта Gr. 7 Van, укомплектованную опытными пилотами, а вместо нее сформировало из новичков Gr. 9 Van на истребителях Bf 109G.

Зимой—весной 1944 г. в ходе боев на Восточном фронте 1-й румынский авиакорпус понес тяжелые потери, поэтому в апреле Gr. 7 Van вновь пришлось вступить в бой с советскими авиаторами. Кроме того, не оставляли своего намерения сокрушить румынскую нефтеперерабатывающую промышленность и американцы, регулярно совершавшие налеты на район Плоешти. Только в июле—августе 1944 г., отражая удары «Летающих крепостей» и «Либерейторов», румыны лишились 56 летчиков-истребителей. Поставки немецких самолетов не покрывали потерь; попытка же наладить собственное производство Bf 109G закончилась неудачей (в 1944 г. на заводе в Брашове румыны сумели построить всего шесть Bf 109G).

В конце августа 1944 г. советские войска сумели окружить 16 немецких дивизий из группы армий «Южная Украина», что создало угрозу быстрого и неотразимого вступления Красной Армии на территорию Румынии. 23 августа в стране произошло антифашистское восстание, сместившее маршала Антонеску. Новое правительство начало переговоры о прекращении боевых действий против СССР. В ответ немцы нанесли бомбовый удар по Бухаресту; это послужило поводом для объявления войны, но теперь уже Германии. Впоследствии и вплоть до мая 1945 г. пилоты румынских «сто девятых» принимали участие в боях со своими недавними союзниками.

В заключение приведем статистику экспорта различных вариантов Bf 109 в Румынию по годам: в 1940 г. — 11, в 1941 г. — 39, в 1942 г. — 15, в 1943 г. — 120, в 1944 г. — 50; всего 235 машин.

Болгары

В начале Второй мировой войны на вооружении ВВС Болгарии имелись устаревшие истребители PZL P-24 и Avia B-534. Лишь в 1940 г. болгарскому правительству удалось закупить в Германии 10 Bf 109E-3, а в конце 1941 г. — еще 9 Bf 109E-7. После июньских событий 1942 г., когда группа американских бомбардировщиков B-24 беспрепятственно пролетела над территорией страны и отбомбилась по целям в Румынии, немцы, наконец, задумались о необходимости укрепления системы ПВО своего «юго—восточного» союзника. В марте 1943 г. они поставили Болгарии 16 Bf 109G-2, а летом — еще 13 таких же истребителей.

1 августа 1943 г. поручик С. Стоянов и подпоручик И. Бонев из 3-й группы 6-го истребительного полка на «Густавах-2» сбили два бомбардировщика B-24, открыв счет побед болгарских ВВС. В ответ на это 14 и 24 ноября 1943 г. американцы организовали налеты на Софию, в которых участвовали 91 B-25, 60 B-24 и 40 P-38. В декабре рейды повторились. Болгарские истребители оказали серьезное сопротивление, сбили до двух десятков машин союзников, но сорвать налеты не смогли. Незадолго до Нового года болгарское правительство вновь обратилось за помощью к Германии, однако эта помощь запоздала.

В понедельник 10 января 1944 г. Софию атаковали 180 B-17 под мощным истребительным прикрытием, а ночью по очагам пожаров отбомбились 80 английских бомбардировщиков. В столице Болгарии было уничтожено 4100 зданий, убито 750 и ранено 710 человек. Поднявшиеся в воздух 70 болгарских и 30 немецких истребителей смогли лишь частично парировать удар, сбив восемь бомбардировщиков и пять «Лайтнингов». Но это было слабым утешением. 23 января 1944 г. германский посол телеграфировал в Берлин: «Работы по ликвидации последствий налета продвигаются чрезвычайно медленно. Вода, электричество все еще подаются лишь частично, телефон не работает...»

Только в январе—феврале 1944 г. немцы передали болгарским союзникам 25 Bf 109G-2 и 40 Bf 109G-6. В марте София подверглась еще четырем налетам; в заключительном из них, состоявшемся в предпоследний день месяца, участвовало 450 бомбардировщиков и 150 истребителей союзников. Для отражения удара в небо поднялись 39 Bf 109G и 24 истребителя других типов, им удалось сбить восемь самолетов противника ценой пяти потерянных своих машин. 17 апреля вылетевшая на перехват американских бомбардировщиков

2-я авиагруппа в составе 16 Bf 109G и семи «Девуатинов» (D 520) попала по удар «Мустангов» и потеряла девять истребителей. По состоянию на 1 мая 1944 г. немцы успели передать болгарским ВВС 145 Bf 109G, что представляло серьезную силу. Пролетавшие над Болгарией группы четырехмоторных бомбовозов, наносившие удары по нефтеперерабатывающим предприятиям Румынии, страдали все сильнее. Всего за период борьбы с союзной авиацией болгарские летчики, преимущественно летавшие на «мессершмиттах», сбили 65 и повредили 71 самолет противника. При этом собственные потери болгар составили 24 машины, сбитые в боях, и 18 самолетов, совершивших вынужденные посадки.

В конце августа в ВВС Болгарии оставалось 36 истребителей Bf 109G, из них всего 17 исправных. Им не было суждено более сражаться против авиации антигитлеровской коалиции. 5 сентября 1944 г. Советский Союз объявил войну Болгарии, а через три дня советские войска, не встречавшие сопротивления, вступили на территорию страны. В ту же ночь в результате переворота правительство было свергнуто; 16 сентября в Софию вошли части Красной Армии.

В дальнейшем авиация Болгарии осуществляла поддержку сухопутных соединений, блокировавших отступление немцев из Греции. За период с 10 сентября до конца 1944 г. болгары претендовали на 25 побед над самолетами Люфтваффе; при этом сами они потеряли 15 машин. Насколько известно, единственным болгарским асом в годы Второй мировой войны стал командир 3-й авиагруппы 6-го истребительного полка поручик С. Стоянов, на счету которого числились три четырехмоторных бомбардировщика союзников и два истребителя Р-38 «Лайтнинг».

Хорваты

Осенью 1941 г. по предложению хорватского «фюрера» А. Павелича на советско-германский фронт было направлено первое авиационное подразделение — 10-я эскадрилья капитана В. Ференчины, вооруженная недавно полученными от «германских друзей» восемью истребителями Bf 109E и одним Bf 109F. Они перелетели по маршруту через Прагу, Краков, Лемберг (Львов), Винницу, Кировоград и прибыли в Полтаву. Вскоре туда же отправилась аналогичная 11-я эскадрилья, после чего оба подразделения объединили и переименовали в отряд 15(Kroat.)/JG52, подчиненный командиру III/JG52 майору X. фон Бонину. Первый «боевой тур» отряда продолжался недолго — уже в январе 1942 г., потеряв более половины техники и лишившись трех пилотов, он вернулся на родину. Среди погибших был лейтенант Э. Баумгартен (ему засчитали четыре результативных боя) — 20 ноября 1941 г. его сбил таранным ударом И-16.

Впрочем, уже в марте 1942 г. в новом составе и под командованием майора, а затем подполковника («витязя») Ф. Джиала 15(Kroat.)/JG52 вернулся на Восточный фронт. В целом хорватские летчики были вполне лояльны к своим немецким союзникам, но 27 апреля капитан Б. Супек на Bf 109E (зав. № 1411) перелетел на сторону Красной Армии, а 4 мая также поступил обер-лейтенант Н. Вучила на Bf 109E (зав. № 1506). В том же месяце хорватский отряд перебросили в Крым, где он принял участие в обеспечении с воздуха последнего штурма Севастополя. По немецким данным, за май хорваты одержали две победы, а сами лишились пяти «Эмилей».

После окончания боев в строю оставалось 5—6 исправных Bf 109E, немцы решили пере-



Этот Bf 109G-6 входил в состав хорватского отряда 15(Kroat.)/JG52

вооружить 15(Kroat.)/JG52 новейшими истребителями Bf 109G-2. Во второй половине июня они отвели группу в Умань и передали 13 «Густавов». 20 июля 1942 г. в районе Ростова в бою с «пешками» был сбит первый из них — самолет (зав. № 13411), на котором летал обер-фельдфебель В. Микович; пилот погиб. К этому моменту на счету отряда числилось 90 побед, а самыми результативными асами считались лейтенант Ц. Галич (13 побед) и майор М. Кулинович (11 побед).

Летом и осенью 1942 г. 15(Kroat.)/JG52 действовал на южном участке советско-германского фронта, занимая аэродромы Таганрога, Ростова, Белой Глины, Армавира, Майкопа... К середине ноября на его счету было уже 164 победы; самым результативным пилотом оставался обер-лейтенант Ц. Галич, заявивший об уничтожении 29 советских самолетов. Незадолго до Нового года пилоты отряда получили отпуск и вернулись на родину. Эта поездка позволила летчикам по-новому взглянуть на положение в своей стране и перспективы победы Германии и ее союзников. Вскоре после возвращения на фронт, в мае 1943 г., на сторону советских войск перелетели обер-лейтенант А. Старц (12 побед) и капитан Б. Вуйкович на самолетах Bf 109G-2 (зав. № 14545 и 13485), а 15 июня к ним присоединился капитан Н. Цвикович (Bf 109G-2 зав. № 14205). В результате 20 июня 1943 г. отряд отозвали с фронта и даже попытались отдать под суд подполковника Ф. Джиала. Однако вступились немцы, и командира отряда оправдали.

Следующий «тур» отряда 15(Kroat.)/JG52 под командованием капитана М. Дуковача начался в октябре 1943 г. Хорваты воевали в Крыму плечом к плечу с группой II/JG52 майора Г. Баркхорна. К концу марта 1944 г. на счету отряда числилось уже 259 побед при потере всего 16 пилотов. Впрочем, большинство заявленных хорватами побед не подтверждаются нашими документами, а сами они к указанному времени практически утратили всю матчасть; подразделение снова отвели в Загреб.

В июле 1944 г. 15(Kroat.)/JG52 переформировали в 1-й хорватский истребительный отряд и включили в состав смешанной авиагруппы под командованием теперь уже полковника Ф. Джиала. В том же месяце отряд перебросили в Германию, где он прошел переучивание на Bf 109G-14 и Bf 109G-10. Ограниченно отряд действовал в Восточной Пруссии. Впрочем, 10 сентября 1944 г. еще два хорватских пилота на новейших истребителях перелетели на советские аэродромы. Это окончательно подорвало доверие немцев: весь персонал авиагруппы, включая пилотов, они направили в пехоту. Однако через какое-то время под разными предлогами большинство летчиков смогло вернуться на родину.

Следует отметить, что на заключительном этапе войны, в апреле 1945 г., уже на американские аэродромы в Италии перелетели на своих «мессершмиттах» фельдфебели И. Цекович и В. Сантднер. Таким образом, союзники получили в свое распоряжение новенькие и совершенно исправные Bf 109G-14 и Bf 109G-10/U4. Впрочем, их летные данные и даже 30-мм пушка никого уже больше не интересовали.

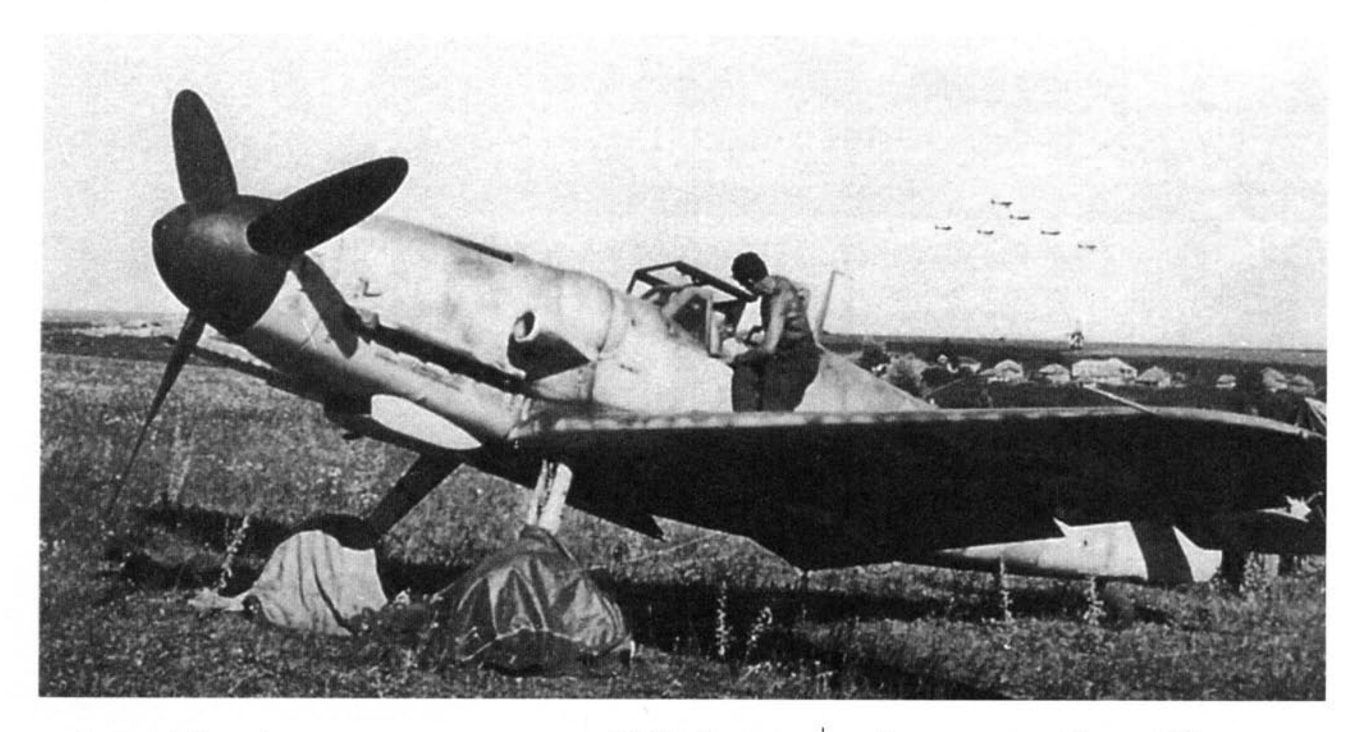
Словаки

Вскоре после вторжения германских войск в СССР марионеточное словацкое правительство Й. Тицо предложило Гитлеру направить на Восточный фронт словацкие подразделения, в том числе и авиационные. Уже в июле в район Винницы были переброшены две истребительные эскадрильи (12-я и 13-я), вооруженные бипланами «Авиа» В-534. К середине октября их боевой состав уменьшился до четырех машин, и словаки обратились к немцам с просьбой о перевооружении на Bf 109.

Переучивание довольно неспешно производилось в Дании. Лишь в июле 1942 г. «сто девятыми» частично укомплектовали одну эскадрилью, а всего до конца 1942 г. словакам передали 27 «Эмилей». Машины были далеко не новыми, среди них имелись даже Bf 109E-1, совершившие в период «битвы за Англию» аварийные посадки на «живот».

В октябре 1942 г. 13-ю эскадрилью майора О. Думбалы, вооруженную «мессершмиттами», отправили на Восточный фронт в район Майкопа. Там под названием 13(Slow.)/JG52 она поступила в подчинение командира II/JG52 капитана Й. Штейнхофа. Самолеты имели стандартную окраску для истребителей Люфтваффе, и лишь коки винтов были национальных цветов Словакии (белый—красный—голубой), что выдавало их принадлежность. Первый результативный бой пилоты отряда 13(Slow.)/JG52, по словацким данным, провели 28 ноября 1942 г., сбив три И-153, однако немецкая наземная служба не подтвердила ни одну из этих побед. В январе 1943 г. началось перевооружение подразделения «Фридрихами», а 2 января отряд понес первую потерю в личном составе — в районе Туапсе был сбит в воздушном бою и погиб унтер-фельдфебель Й. Дрлицка.

Дважды советские летчики сбивали лучшего впоследствии аса Словакии десятника (унтер-офицера) Я. Режняка (17 января и 3 февраля), но летчик возвращался в строй. Весной 1943 г. 13(Slow.)/JG52 еще раз прошел



Словацкий «Густав-6» на Восточном фронте

перевооружение, теперь на Bf 109G-2 и G-4, а в июле первый состав пилотов отряда вернулся на родину. По данным словаков, не подтверждаемых немцами, в апреле—мае 1943 г., в том числе в период воздушного сражения на Кубани, летчики отряда сумели сбить 66 советских машин, примерно треть из которых одержал Я. Режняк.

Летный состав, прибывший на смену прежнему персоналу 13(Slow)/JG52, не горел желанием воевать вместе с вермахтом, и в сентябре 1943 г. на сторону советских войск перелетели три словацких «мессершмитта». В этой ситуации немцы сочли за лучшее избавиться от ненадежных союзников и поставили вопрос об отзыве подразделения на родину. В конце октября 1943 г. отряд 13(Slow.)/JG52, передав самолеты немцам из 52-й истребительной эскадры, вернулся в Словакию, где его немедленно расформировали. Считалось, что общими усилиями словаков было сбито 215 советских самолетов.

Прошло три месяца, и для прикрытия Братиславы с воздуха словацкое руководство вновь развернуло 13-й отряд во главе с обер-лейтенантом В. Кришко, вооружив его 12 Bf 109G-6. Неоднократно словаки поднимались в воздух навстречу четырехмоторным бомбардировщикам, следовавшим на Чехословакию и Австрию. Правда, до воздушных боев с самолетами союзников дело не доходило: словацкие пилоты получили секретный приказ, запрещавший вступать в бой с американцами и англичанами.

Лишь один раз — 26 июля 1944 г. — командир отряда приказал атаковать американские бомбардировщики B-24, убедившись, что они следуют прямо на Братиславу. На самом деле американцы намеревались бомбить нефтеперерабатывающий завод неподалеку от Вены, однако словаки вступили в бой. Цена этого решения оказалась для них высокой: сбив один и повредив еще два «Либерейтора», 13-й отряд в течение получаса потерял шесть машин и трех опытных пилотов. Для остальных бессмысленность продолжения борьбы на стороне Германии была уже очевидной. В конце августа 1944 г. на четырех уцелевших Bf 109G-6 на сторону восставших словаков в район аэродрома Три Дуба перелетели фельдфебели Божик, Гановец, Гелетко и Палатицкий. Два самолета впоследствии были потеряны в авариях. В дальнейшем к восставшим пилотам «Густавов» примкнули и другие экипажи словацких ВВС, летавшие на стареньких Bf 109E.

31 августа 1944 г., когда немецкие войска опасно приблизились к аэродрому Три Дуба, последняя пара словацких Bf 109G-6 перелетела на советскую территорию в район Львова, но уже 6 сентября вернулась обратно. Интересно, что три словацких аса — лейтенант Ф. Киприч (15 побед), обер-лейтенант В. Кришко (9 побед) и фельдфебель Р. Божик (8 побед), определенное время сражавшиеся на стороне немцев, в период восстания энергично воевали против них и уничтожили семь вражеских машин.



Испанский летчик в кабине истребителя Bf 109G-4

Испанцы

Франко, чувствовавший себя должником Гитлера, не мог остаться в стороне после нападения Германии на Советский Союз. Было решено отправить на Восточный фронт пехотную дивизию и истребительную эскадрилью. Уже 23 июля 1941 г. такое подразделение, получившее название 1a Esquadrilla de Casa, было сформировано в основном из пилотов — участников Гражданской войны в Испании. Возглавил эскадрилью майор А. Салас, имевший на боевом счету 16 побед.

В конце сентября 1941 г. получившая от немцев истребители Bf 109E и прошедшая переучивание в Вернхойене эскадрилья прибыла в район Витебска. После она была переформирована в отряд и включена в состав немецкой 27-й истребительной эскадры под наименованием 15(Span.)/JG27. В октябре 1941 г. — январе 1942 г. испанские пилоты принимали участие в воздушных боях на московском направлении. 2 октября подразделение понесло первую потерю — при вынужденной посадке разбился лейтенант Л. Алькоцер (пять побед в период Гражданской войны). Всего за указанный период отряд претендовал на 10 побед, а сам потерял пять пилотов и 19 Bf 109E. Наибольшего успеха добился командир отряда Салас, сбивший шесть советских машин.

В феврале 1942 г. первый состав добровольцев вернулся на родину; их сменила новая группа испанских пилотов во главе с капитаном А. Норьегой. Вплоть до июня 1942 г. испанцы переучивались на Bf 109F-4, после чего



Солдат-испанец охраняет истребители отряда 15(Span.)/JG51

их отряд под наименованием 15(Span.)/JG51 вновь включился в борьбу на центральном участке советско-германского фронта. За «второй тур», продолжавшийся до конца ноября 1942 г., испанские летчики доложили об уничтожении 16 советских самолетов, потеряв двух пилотов.

Третий состав подразделения майора К. Феррандиц-Аджонилла прошел переучивание на «мессершмитты» заранее, поэтому 30 ноября 1942 г. на аэродроме в Орле состоялась церемония смены личного состава 15(Span.)/JG51. Тогда в строю имелось 16 «Фридрихов». В числе прибывших был капитан А. Альварес Аренас, сбитый через два дня после этого в воздушном бою с Ла-5 из 1-й воздушной армии на Bf 109F-2 (зав. № 12708). Ему пришлось провести в плену более 10 лет; он вернулся на родину только в 1953 г., но это не помешало Альваресу Аренасу впоследствии стать начальником Генерального штаба испанских ВВС.

До середины марта 1943 г. к боевому счету 15(Span.)/JG51 добавились еще 28 побед. В этот же период было принято решение о целесообразности перевооружения отряда истребителями FW 190A, что и было выполнено в апреле 1943 г. В дальнейшем испанцы воевали на Восточном фронте на «фокке-вульфах», однако пятый состав этого подразделения в феврале 1944 г. неожиданно получил распоряжение переучиться на Bf 109G-6. Впрочем, им не довелось участвовать в боях на Востоке: в начале марта Франко принял решение «потихому» вывести свои формирования на родину.

Итальянцы

«Мессершмитты» с опознавательными знаками итальянских ВВС — «Режиа Аэронаутики» — никогда не действовали на советско-германском фронте. Это можно объяснить относительно коротким сроком пребывания здесь итальянских истребительных частей — в конце января 1943 г. они навсегда покинули данное операционное направление. Кроме того, конструкторы фирмы «Макки-Кастольди», получив возможность ставить на свои планеры лицензионные моторы «Даймлер-Бенц» (DB 601A и DB 605A), сумели создать истребители (MC.202 и MC.205, соответственно), ничем не уступавшие «мессершмиттам». Во всяком случае, по аэродинамической чистоте и маневренности итальянские машины превосходили немецкие.

«Поход на Восток» завершился грандиозным крахом зимой 1942—1943 гг. Немногие вернувшиеся домой целыми и невредимыми из донских степей солдаты и офицеры 8-й итальянской армии были подавлены физически и морально. Резко упал боевой дух в армии и на флоте как на других фронтах, так и в самой метрополии. Тем не менее, германское командование весной направило около 80 Bf 109 в 3-ю и 150-ю группы. Возможно, этот шаг объяснялся несколько лучшим положением в «Режиа Аэронаутика», чем в вооруженных силах в целом. Известно, что накануне высадки союзников в Сицилии 3 июля 150-я группа подполковника А. Визотто располагала 21 «сто девятым» (из них 15 исправных) на аэродроме Шакка.



Bf 109G-14 принадлежал ВВС Итальянской Социальной Республики (Республики Сало)

К 9 июля 1943 г. союзники вывели из строя практически все итальянские и большинство немецких «мессершмиттов» на Сицилии. Известно, что налет 11 июля группы В-24 привел к уничтожению 19 Bf 109G с итальянскими опознавательными знаками и гибели 344 человек летного и наземного персонала. Итальянское общество устало от войны, оно только искало подходящего повода заключить мир с западными союзниками и Советским Союзом. В среде ближайших сподвижников Б. Муссолини созрел заговор, его свергли в июле 1943 г. и арестовали. Немцы резко отреагировали на подобное развитие событий; теперь они думали не о вооружении, а разоружении армии недавнего союзника.

Гитлер приказал оккупировать Италию, занять ключевые позиции в центральных и северных районах страны, подготовить десантную операцию по вызволению дуче. Последнее удалось осуществить с помощью парашютистов, которые 12 сентября отбили экс-диктатора, а еще через несколько дней Муссолини объявил о создании нового фашистско-республиканского государства — Итальянской Социальной Республики (Республики Сало) и продолжении борьбы с союзниками «до победного конца». Германское командование начало формирование авиационных частей, которые могли считаться надежными, и в дальнейшем взаимодействовать с Люфтваффе, а некоторые из тех, кто отказывался, были немедленно расстреляны немцами.

В результате соглашения между генерал-фельдмаршалом В. фон Рихтгофеном и итальянским подполковником Э. Ботто началось воссоздание авиации новой республики под наименованием «Республиканские ВВС» (AR). Предпринимались попытки восстановить пошатнувшееся доверие между союзниками. Первоначально объединение использовало преимущественно итальянскую авиатехнику, но в начале июня 1944 г. II. It. JGr (2-я итальянская истребительная группа) сдала коллегам истребители «Фиат» G.55 и получила 43 Bf 109G-6/R6, переданные из немецких групп I/JG53 и II/JG77. Освоение новых машин сопровождалось несколькими летными происшествиями, завершившимися, однако, без жертв.

Впоследствии «мессершмитты» поступили на вооружение двух других истребительных групп, а Италия стала одним из крупнейших получателей самолетов В. Мессершмитта — объем поставок составил не менее 240 машин. По данным на 25 марта 1945 г., I. It. JGr располагала 23 Bf 109G-10, 19 Bf 109G-14, а также четырьмя новейшими Bf 109K-4, II. It. JGr — 16 Bf 109G-6, 23 Bf 109G-10 и семью Bf 109G-14, III. It. JGr — 10 Bf 109G-6 и четырьмя Bf 109G-10/G-14 (последнюю часть полностью сформировать не успели). Командир 5-й эскадрильи II. It. JGr майор М. Беллагамби одержал на «сто девятом» 10 побед в составе AR, а его суммарный счет достиг к концу войны 14; вероятно, он стал самым результативным итальянским пилотом на данном типе машин.

Финны

Если верить официальным источникам противников Советского Союза во Второй мировой войне, то получается, что именно финские летчики наиболее успешно сражались на «сто девятых» против ВВС КА. Руководство Суоми еще в 1942 г. осознало, что советские истребители, прежде всего Як-1, Як-7б, Ла-5, значительно превосходят по качеству те, что состояли на вооружении их собственных ВВС. После гибели на берегах Волги 6-й немецкой армии Гитлер усилил дипломатический нажим на финского союзника и одновременно решил оказать помощь поставками современной военной техники. В частности, 30 истребителей Bf 109G-2 (16 новых и 14 прошедших капитальный ремонт) в начале февраля 1943 г. подготовили к отправке в Финляндию. Практически одновременно 17 летчиков 34-й эскадрильи во главе с командиром майором О. Эрнрутом направились в противоположном направлении, на завод в Винер-Нойштадте, для изучения новой техники.

Подразделение вскоре вернулось и было рассредоточено на аэродромах Утти и Мальми (около Хельсинки), войдя в систему ПВО столицы. Оно считалось боеготовым в начале весны, насчитывая 16 Bf 109G-2 по состоянию на 22 марта 1944 г. Через день во время патрулирования над эстонским побережьем лейтенант Э. Ютилайнен перехватил и сбил Пе-2. А 27 марта разбился в катастрофе командир эскадрильи, после чего ее возглавил майор Э. Лукканен. Финскими летчиками высказывалось мнение, что германские истребители весьма трудны в пилотировании, а многие из них весьма сильно изношены.

Некоторые самолеты, до того как попасть в руки союзников, имели весьма интересную судьбу. Так, на Bf 109G-2/trop. (зав. № 10488) летал известный ас обер-фельдфебель Ш. Литьенс из II/JG53. Одержав на Западном и Восточном фронтах 24 победы, но потеряв глаз в сентябре 1941 г. в бою с И-16 под Ленинградом, этот летчик вернулся в ноябре следующего года после тяжелого ранения в часть, которая теперь действовала в Тунисе. На указанном истребителе он одержал две победы (над «Спитфайром» и «Лайтнингом»). Поврежден-

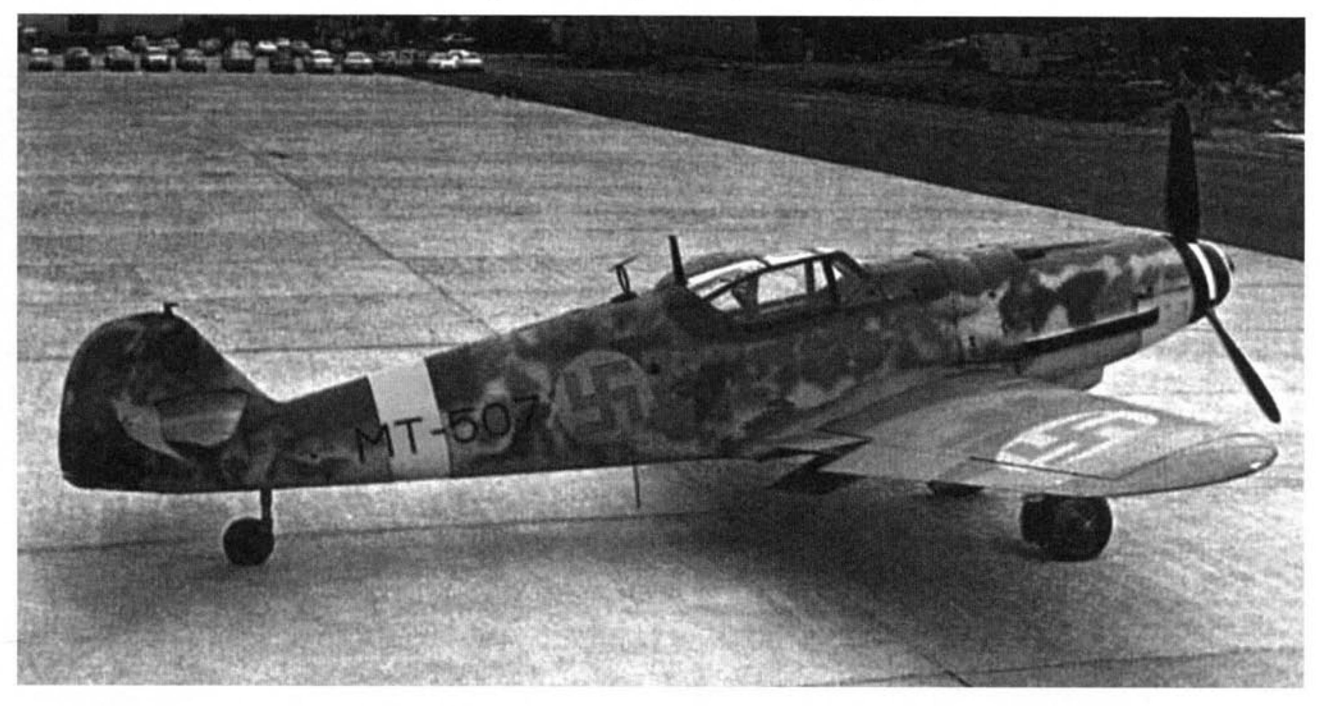


Финский Bf 109G-2 из первой партии «мессеров», поставленных в 1943 г.

ный в бою «мессершмитт» восстановили и передали разведывательному отряду 2(H)/14, также использовавшему «сто девятые» разных модификаций. Еще до завершения боев в Северной Африке Bf 109G-2/trop. направили на завод в Германию и капитально отремонтировали.

10 мая 1943 г. истребитель передали финским союзникам, у которых он получил обозначение МТ-220. На истребителе первоначально летал лейтенант О. Туоминен из 34-й эскадрильи. По официальным финским данным, на этом самолете было одержано еще шесть побед. Однако его боевой путь оказался недолгим: 27 июля 1943 г., пытаясь сбить советский штурмовик у острова Б. Тютерс, финский летчик сам был контратакован истребителями прикрытия из 3-го гв. иап ВВС КБФ. Пилотировавший Ла-5 мл. лейтенант А.А. Шилков (впоследствии удостоенный звания Героя Советского Союза) сбил «мессершмитт»; находившийся в кабине сержант П. Таннер воспользовался парашютом и смог вернуться к своим.

Поздний Bf 109G-6, поставленный в Финляндию в 1944 г. (по другим данным, это машина субмодификации Bf 109G-14)



Финские летчики, наиболее результативно сражавшиеся на Bf 109G				
№	Звание, фамилия	Подразделение	Число побед на Bf 109	Общее число побед
1.	Лейтенант Э. Ютилайнен	34-я эскадрилья	58	94
2.	Майор Э. Луканнен	34-я эскадрилья	39	54
3.	Унтер-офицер У. Летоваара	34-я эскадрилья	38,5	41,5
4.	Капитан Г.-Х. Винд	24-я эскадрилья	36	74,5
5.	Капитан Р. Пуакка	34-я эскадрилья	27	46
6.	Ст. лейтенант О. Пуро	24-я эскадрилья	26,5	33

Официально первые итоги боев финских «сто девятых» выглядят следующим образом: с 19 мая по 11 сентября 1943 г. считались уничтоженными ровно 100 советских самолетов при собственных потерях (боевых) в 6 машин. Кроме 34-й эскадрильи на «мессершмиттах» летали 24-я и 28-я эскадрильи. Вслед за «Густавами-2» на их вооружение поступили многочисленные G-6, -8, -10 и -14 (всего около 100 истребителей), включая машины с моторами DB 605AS и D, деревянными хвостами, гермокабинами, подвесными пушками, фотооборудованием, а также с измененными фонарями кабин (с «крышками Эрла»), хотя финны все поздние модификации называли Bf 109G-6.

Освоив «Мерсу» (так называли «сто девятые» в северной стране), изучив его сильные и слабые стороны, финские летчики добились на этом самолете впечатляющих успехов, особенно в период летнего (1944 г.) наступления Красной Армии в Карелии. Тогда интенсивность применения авиации резко возросла. За 40 дней напряженных боев (июнь—июль) Bf 109G из 24-й и 34-й эскадрилий, имея 20—25 исправных машин, выполнили 984 вылета, сбили, по их данным, «наверняка» 425 советских самолетов и еще 78 повредили. И хотя явное меньшинство заявленных финнами побед нашло подтверждение в советских документах, приведем сведения о наиболее результативных пилотах «мессершмиттов», которые одержали на этих машинах 225 побед (см. таблицу).

Когда 4 сентября 1944 г. финны приняли советские условия перемирия, за Bf 109G финских ВВС числили 270 побед при боевых потерях в 22 самолета и 11 летчиков. Пять пилотов получили крест Маннергейма (или треть всех авиаторов, удостоенных этой высшей награды страны). «Сто девятые» теперь находились в Утти в 31-й эскадрилье (бывшей 24-й) и 33-й (бывшей 34-й), располагая на 1 января 1945 г. 76 боеготовыми «мессершмиттами». После подписания в 1947 г. Парижских соглашений финны сохранили 20 Bf 109G-6, а последние машины были списаны весной 1954 г.

Швейцарцы

Наверное, ни в одной из стран-экспортеров «сто девятых» их летная карьера не начиналась столь скандально, как в Швейцарии. В 1938 г. правительство этой страны заказало десять Bf 109D на смену устаревшим французским истребителям-бипланам, состоявшим на вооружении. Напомним, что осенью 1938 г. «мессер» считался едва ли не лучшим истребителем в мире. Однако в первых же полетах, выполненных швейцарскими пилотами, произошли две вынужденные посадки из-за отказов моторов, одна катастрофа и одна авария! Реноме « сто девятого» оказалось подмоченным настолько, что в швейцарском парламенте обсуждалась возможность возврата уцелевших машин изготовителю.

Впрочем, впоследствии, после начала поставок более совершенных «Эмилей» летом 1939 г., скандал замяли. Машины этой модификации немцы согласились продать без вооружения и радиооборудования; швейцарские специалисты самостоятельно монтировали пушки «Эрликон», изготовленные в стране, которые по качеству превосходили немецкие аналоги.

В мае 1940 г. группа германских бомбардировщиков He 111 вследствие навигационной ошибки оказалась над Швейцарией. Перехватив непрошенных гостей, четверка Bf 109E-3 из нейтральной страны попыталась посадить их на свой аэродром, но германские бортстрелки ответили огнем из пулеметов. Тогда «нейтралы» также открыли огонь и сумели сбить два «хейнкеля» из KG55 без потерь со своей стороны. Одну из потерянных немцами машин записали на счет капитана Г. Тюрнера, командира Compagnie d'Aviation 6 — 6-й эскадрильи швейцарских ВВС. Геринг решил «проучить» зарвавшихся швейцарцев и теперь уже намеренно отправил в воздушное пространство нейтральной страны группу He 111 под прикрытием Bf 110. Однако результат воздушного боя вновь оказался не в пользу немцев: ценой одного потерянного «сто девятого» с бортовым номером J-310 мужественные пилоты крошечной страны «завалили» два бом-



Двенадцать Bf 109G-6 швейцарское правительство смогло закупить в Германии в 1944 г. в обмен на обещание уничтожить Bf 110G с секретным радиолокатором, совершившим вынужденную посадку на территории республики

бардировщика и один тяжелый истребитель противника! Тогда разъяренный Геринг велел атаковать швейцарцев силами целой группы любимых им (в тот период времени) двухмоторных Bf 110, так называемых «церштёреров».

Капитан Г. Тюрнер вспоминал: «Минут через двадцать после взлета мы внезапно столкнулись с Bf 110 — с 32 машинами этого типа! Это было впечатляющее зрелище, и даже теперь, когда я слышу число «110», мне становится не по себе. Прежде чем мы появились на сцене, немцев атаковала пара «сто девятых» из 15-й эскадрильи; вскоре один из наших истребителей был сбит... Завязался бой на трех уровнях; мои 12 истребителей вскоре утратили взаимосвязь и продолжали сражаться индивидуально. Это была ошибка; немцы были очень хорошо подготовленными пилотами и действовали слаженно... К счастью для нас, все закончилось только простреленными фюзеляжами и плоскостями; все машины моей эскадрильи вернулись на свой аэродром».

Впоследствии острота баталий над швейцарской территорией пошла на убыль, однако немало германских, итальянских, английских и американских машин было перехвачено «сто девятыми» с белыми крестами в красном квадрате (или круге) и нашло «тихую пристань» в ангарах вплоть до конца войны. К примеру, в августе 1942 г. пара швейцарских Bf 109E вынудила к посадке «Москито» PR IV (зав. № DK310), а в декабре того же года были посажены на швейцарской территории два Bf 109F-4/Z, принадлежавших Люфтваффе. После войны их передали в состав национальных ВВС.

Сведения об экспорте Bf 109 (по материалам историков Ф. Вайды и П. Дансея)

Страна	Bf 109D	Bf 109E	Bf 109F	Bf 109G и K	Всего
Болгария	—	19	—	145	164
Финляндия	—	—	—	70	70
Венгрия	2	40	66	260	368
Италия	—	—	—	240	240
Япония	—	2	—	2	4
Румыния	—	69	—	166	235
Словакия	—	16	—	15	31
Испания	—	—	—	16	16
Швейцария	10	80	—	12	102
СССР	—	5	—	—	5
Югославия	—	73	—	—	73
Итого	**12**	**304**	**66**	**926**	**1308**

Динамика выпуска самолетов Bf 109 в 1939—1945 гг.

Истребители

Год	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Всего
1939	—*	—*	—*	—*	—*	—*	—*	—*	108	102	117	122	449
1940	101	58	143	104	247	158	182	160	195	144	60	115	1667
1941	100	130	282	413	391	283	250	199	196	180	148	192	2764
1942	122	138	244	208	234	174	236	243	250	260	249	299	2657
1943	242	395	483	526	572	665	704	616	525	556	472	350	6106
1944	890	665	660	719	1017	1206	1160	967	1575	1563	1345	1040	12807
1945	1245	906	647	—*	—*	—	—	—	—	—	—	—	2798

Разведчики

Год	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	Всего
1942	—*	—*	—*	—*	—*	—*	—*	—*	—	—	—	8	8
1943	17	32	17	1	-	7	21	17	11	12	4	2	141
1944	31	9	66	38	38	110	134	195	89	79	140	50	979
1945	1	63	107	—*	—*	—	—	—	—	—	—	—	171

* — нет данных

Таблица основных летно-технических данных Bf 109

Характеристика	B-2	C-1	D-1	E-1	E-3	T-2
Тип мотора	Jumo 210Da	Jumo 210Ga	Jumo 210Da	DB 601A	DB 601Aa	DB 601N
Номинальная мощность, л.с.	640	730	640	1000	1000	1270
Размах крыла, м	9,85	9,85	9,85	9,85	9,85	11,08
Длина, м	8,55	8,55	8,55	8,64	8,64	8,64
Площадь крыла, м²	16,35	16,35	16,35	16,35	16,35	17,5
Масса пустого, кг	1505	1600	1790	1840	1900	2000
Масса полетная, кг	2150	2300	2400	2510	2665	2800
Максимальная скорость, км/ч	463	470	460	548	542	575
Крейсерская скорость, км/ч	350	343	345	475	483	495
Потолок, м	8200	8400	8100	10 500	10 500	10 500
Вооружение:						
стрелково-пушечное	3xMG 17	4xMG 17	4xMG 17	4xMG 17	2xMG/FF 2xMG 17	2xMG/FF 2xMG 17
бомбардировочное, кг	—	—	—	250*	—	—

Характеристика	F-2	F-4	G-2	G-6	G-10	K-4
Тип мотора	DB 601N	DB 601E	DB 605A	DB 605A	DB 605D	DB 605ASCM
Номинальная мощность, л.с.	1270	1300	1355	1355	1800	1800
Размах крыла, м	9,92	9,92	9,92	9,92	9,92	9,97
Длина, м	8,94	8,94	9,02	9,02	9,02	9,02
Площадь крыла, м²	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1
Масса пустого, кг	2355	2392	2553	2673	...	2380
Масса полетная, кг	3120	3150	3100	3200	3100	3374
Максимальная скорость, км/ч	600	610	650	640	690	720
Крейсерская скорость, км/ч	540	550	580	575	600	620
Потолок, м	11 000	12 000	12 000	11 550	12 000	12 500
Вооружение:						
стрелково-пушечное	1xMG 151/15 2xMG 17	1xMG 151/20 2xMG 17	1xMG 151/20 2xMG 17	1xMG 151/20 2xMG 131	1xMG 151/20 2xMG 131	1xMK 108 2xMG 131
бомбардировочное, кг	250*	250*	250**	250**	—	—

* — в варианте истребителя-бомбардировщика способен нести одну бомбу SC 250 или (при наличии специального держателя) четыре бомбы SC 50;
** — в варианте истребителя-бомбардировщика способен нести одну бомбу SC 250.

Достоверные сведения о потерях «мессершмиттов» 30 сентября 1939 г.

Тип и номер самолета	Бортовой код	Подразделение	Характер происшествия	Степень разрушения	Район
E-4 № 0847		2/JG2	Сбит истребителем	100%	Дорчестер
E-4 № 3447		5/JG2	Сбит истребителем	100%	Аэродром Инзель Райт
E-4 № 5391		II/JG2	Некачественное горючее	5%	Аэродром Калаис-Марк
E-4 № 4861		5/JG2	Сбит истребителем	100%	Сидлинг св. Николая
E-4 № 3338		7/JG2	Столкновение на взлете с Bf 109E-4 № 4831	100%	Аэродром Остевилле
E-4 № 4831		9/JG2	Столкновение на взлете с Bf 109E-4 № 3338	100%	Аэродром Остевилле
E-4 № 5818		St./JG26	Сбит истребителем	100%	Хаслемере
E-1 № 6346		3/JG26	Вынужденная посадка	40%	Аудемберт
E-3 № 1190	«4» белый	4/JG26	Мотор поврежден в бою, вынужд. посадка	100%	Истдин, Суссекс
E-1 № 2688		6/JG26	Вынужденная посадка	30%	Кокулес
E-4 № 3645		7/JG26	Сбит истребителем	100%	Ла-Манш
E-4 № 3891		9/JG26	Подбит истребителем, вынужд. посадка	100%	Каффирз
E-1 № 4820		9/JG26	Сбит истребителем, взорвался в воздухе	100%	Лондон
E-4 № 3763		I/JG26	Сбит истребителем	100%	Натлей
E-1 № 4878		1/JG27	Столкновение с препятствием	70%	Аэродром Гуинез-Восточный
E-4 № 2801		2/JG27	Подбит истребителем, вынужд. посадка	70%	Аэродром Гуинез-Восточный
E-4 № 3630		3/JG27	Сбит истребителем	100%	Хайвардз Хеат
E-1 № 6306	«+7»	4/JG27	Подбит в бою, вынужд. посадка	100%	Писмарш
E-1 № 3859	«+3»	6/JG27	Сбит в бою	100%	Хасслемере
E-1 № 4851	«9» белый	7/JG27	Поврежден в бою, при вынужд. посадке скапотировал	100%	Виндзор Грейт Парк
E-4 № 0904		9/JG27	Вынужденная посадка	?	Булонь
E-4 № 1577		9/JG27	Вынужденная посадка	70%	Маркиз
E-4 № 1544		7/JG51	Подожжен истребителем, посадка на «брюхо»	50%	Клаирмарас
E-1 № 3391		7/JG51	Сбит истребителем	100%	Лейх
E-1 № 4856		7/JG51	Сбит истребителем	100%	Нутфилд
E-4 № 1331		9/JG51	Упал в воду в середине пролива, израсходовав горючее	100%	Ла-Манш
E-4 № 1391		1/JG52	Истребитель упал в воду	100%	Ла-Манш
E-4 № 1262	«14» желтый	3/JG52	Подожжен истребителем	100%	Писмарш
E-4 № 3417	«2» белый	4/JG52	Подбит истребителем, посадка на «брюхо»	100%	Детлинг
E-1 № 3192		6/JG52	Сбит истребителем	100%	Доркинг
E-4 № 1325	«13» желтый	3/JG53	Подбит истребителем, вынужд. посадка	100%	Район Лэнгли
E-1 № 2693		II/JG53	Сбит истребителем над водой	100%	Ла-Манш
E-1 № 6384	«3» белый	4/JG53	Сбит истребителем над водой	100%	У Вечи Хеад
E-7 № 5175	«12» белый	7/JG53	Подбит истребителем, вынужд. посадка	100%	Рочестер
E-1 № 6050	«+4»	7/JG54	Вынужд. посадка после возд. боя у враж. побережья	100%	Певенси
E-4 № 5116	«+6»	9/JG54	Сбит истребителем	100%	Тонбридж
D-1 № 2475		5-я истреб. школа	Самолет не пострадал	0%	Аэродром Швехат

Достоверные сведения о потерях «мессершмиттов» 19 августа 1942 г.

Тип и номер самолета	Бортовой код	Подразделение	Характер происшествия	Степень разрушения	Район
G-1 № 10311		11/JG2	Подбит «Спитфайром», скапотировал при посадке	100%	Аэродром Ле Трепорт
G-1 № 10313	«11» белый	11/JG2	Посадка из-за технической неисправности	50%	Аэродром Мончи-ле-Бретон
G-1 № 14064		11/JG2	Вынужд. посадка из-за обстрела противником	60%	Абвиль
F-4 № 8783		4/JG3	Подбит истребителем	40%	Тузов
F-4 № 13289	«3» желтый	6/JG3	Сбит истребителем	100%	Квадрат 30882
F-4 № 13328		8/JG3	Скапотировал при взлете	100%	Аэродром Тузов
E-7 № 5252		4/JG5	Поломка при взлете	20%	Аэродром Алакуртти
F-4 № 6812		III/JG5	Ошибка обслуживания	40%	Аэродром Мальми
F-4 № 13035		III/JG5	Ошибка обслуживания	40%	Аэродром Мальми
F-4 № 13055		III/JG5	Ошибка обслуживания	70%	Аэродром Мальми
G-1 № 14037		11/JG26	Сбит истребителем	60%	Район Дьеппа
G-1 № 14058		11/JG26	Сбит в бою над водой	100%	12 км севернее Дьеппа
F-4trop. № 8596		4/JG27	Поломка шасси при посадке	10%	Аэродром Кватафия
F-4trop. № 8782		4/JG27	Отказ мотора из-за заводского дефекта, упал в море	100%	У Кватафии
G-2 № 13568		II/JG52	Вынужд. посадка из-за технической неисправности	?	Крымская
G-2 № 14189	«2» черный	2/JG53	Подбит зенитками	70%	Квадрат 39139
G-2 № 10385		2/JG54	Посадка на «брюхо» из-за повреждения	20%	Шарламово
E-7 № 3226		2/SchG1	Посадка на «брюхо»	20%	Тузов
F-4 №8638		1(F)/123	Авария при взлете	25%	Аэродром Бук
E-3 № 1377	«27» белый	1/Erg. JGr Sued	Разбился, при падении взорвался	100%	Аэродром Дармштадт-Грайсхайм
F-2 № 12673		Erg. JGr Sued	Ошибка обслуживания, поломка	25%	Аэродром Пиллау-Нойтиф
T-2 № 7780		Учебн. подр. 1-го ВФ	Авария при посадке	30%	Аэродром Пиллау-Нойтиф
T-2 № 7791		Учебн. подр. 1-го ВФ	Авария при посадке	50%	Аэродром Пиллау-Нойтиф

Судьба пилота
Фельдфебель В. Гермез погиб
Ефрейтор Ф. Шумахер пропал без вести
Невредим
Унтер-офицер А. Доллинген погиб, не раскрылся парашют
Унтер-офицер К. Целлер погиб
Фельдфебель П. Леурач погиб
Капитан В. Кинцле выпрыгнул с парашютом, попал в плен
Невредим
Унтер-офицер Х. Перец пленен
Невредим
Ефрейтор Г. Цименз упал в воду
Фельдфебель К. Карл ранен
Ефрейтор Г. Хорнатчек погиб
Обер-лейтенант Г. Бертрам погиб
Унтер-офицер Ф. Нееф ранен
Лейтенант В. Котман ранен
Унтер-офицер Р. Зандер погиб
Унтер-офицер Р. Хаммер пленен
Лейтенант Г. Шмидт выпрыгнул с парашютом, пленен
Обер-лейтенант К. Фисхер пленен
Невредим
Капитан Неуман невредим
Невредим
Унтер-офицер К. Хюбель погиб
Унтер-офицер П. Лимперт погиб
Лейтенант Г. Карнаер погиб, не раскрылся парашют
Обер-лейтенант К. Киршнер спасен из воды и пленен
Унтер-офицер К. Вольф выпрыгнул с парашютом, пленен
Ефрейтор Э. Муммерт пленен
Ефрейтор Г. Штрассер пленен
Фельдфебель В. Шольц пленен
Летчик невредим, спасен своим катером
Унтер-офицер К.-М. Фогель спасен из воды, пленен
Унтер-офицер Э. Пошенридер тяжело ранен, пленен
Фельдфебель Ф. Маркс пленен
Унтер-офицер В. Браатц погиб
Пилот попал под удар лопасти винта, получил травму

Судьба пилота
Штабс-фельдфебель Э. Клей погиб
Невредим
Обер-фельдфебель Г. Штайге невредим
Унтер-офицер А. Доллинген погиб, не раскр. парашют
Унтер-офицер В. Эйрих выпрыгнул с парашютом
Невредим
Невредим
Невредим
Невредим
Невредим
Невредим
Обер-лейтенант Й. Шмидт погиб
Невредим
Обер-фельдфебель Э. Завалиш погиб
Невредим
Лейтенант В. Целлот невредим
Невредим
Невредим
Экипаж не пострадал
Лейтенант О. Крайкер погиб
Невредим
Фельдфебель А. Ромбай ранен
Невредим

Немецкие авиачасти, вооруженные самолетами Bf 109, по состоянию на 20 сентября 1942 г.

Подразделение, часть	Командир	Всего самолетов	Из них исправных
1-й возд. флот и возд. флот «Восток» (советско-германский фронт)			
2(H)/21	?	7	5
3(F)/ObdL	?	2	2
II/JG3	Капитан К. Брэнтле	37	32
Stab/JG51	Майор К.-Г. Нордман	5	5
II/JG51	Капитан Х. Грассер	33	25
III/JG51	Капитан Л.-Х. Шнель	35	18
IV/JG51	Капитан Г. Кнаут	32	21
15(Span.)/JG51	Капитан А. Норьега	11	7
Stab/JG54	Майор Х. Траутлофт	4	4
I/JG54	Капитан Г. Филип	34	25
II/JG54	Капитан Д. Храбак	32	30
III/JG54	Капитан Р. Зайлер	30	29
Stab/JG77	Майор Г. Голоб	6	6
5 и 6/JG77	Майор А. Мадер	16	10
III/JG77	Майор К. Уббен	33	24
Всего		**317**	**243**
2-й воздушный флот (Средиземноморье, Африка)			
4(H)/12	?	4	3
Stab/JG27	Майор Э. Неуман	3	2
I/JG27	Капитан Г. Хомут	28	15
II/JG27	Капитан Г. Рёдель	26	16
III/JG27	Капитан Э. Брауне	28	18
Jabo-St. Afrika	?	27	14
III/ZG1	Капитан Р. Хубель	27	18
1(F)/122	?	3	2
Stab/JG53	Майор Г. фон Мальтцан	5	5
II/JG53	Капитан Г. Михальски	32	25
III/JG53	Майор Э. Герлиц	27	18
I/JG77	Капитан Х. Бэр	34	24
Jagdkommando27	?	11	6
Всего		**255**	**162**
3-й воздушный флот (Западная Европа)			
1(F)/33	?	4	4
1(F)/123	?	4	4
3(F)/123	?	4	3
11/JG2	?	19	13
III/JG26	Капитан Й. Приллер	15	13
Stab 1. Jagd-Div.	Генерал-майор К.-Б. Дёринг	1	0
Stab 3. Jagd-Div.	Генерал-майор В. Юнк	1	1
Всего		**48**	**38**
4-й воздушный флот (юг советско-германского фронта, Балканы)			
Stab/JG3	Майор В.-Д. Вильке	3	2
III/JG3	Капитан В. Эвальд	31	10
I/JG4	?	11	7
Stab/JG52	Майор Г. Илефельд	6	6
I/JG52	Капитан Г. Беннеман	26	18
II/JG52	Капитан Й. Штайнхоф	41	36
III/JG52	Майор Х. фон Бонин	48	35
15(Kroat.)/JG52	Подполковник Ф. Джиал	13	13
I/JG53	Капитан В. Шпис	34	14
Всего		**213**	**141**
ПВО Рейха (Германия, Голландия)			
I/JG1	Капитан Г. Байзе	67	53
IV/JG1	Капитан Ф. Лозигкайт	37	14
Всего		**104**	**67**
5-й воздушный флот (Лапландия, Заполярье)			
Stab/JG5	Майор Г. Хандрик	2	1
II/JG5	Капитан Х. Карганико	32	21
9/JG5	?	10	10
Всего		**44**	**32**
Итого		**981**	**683**

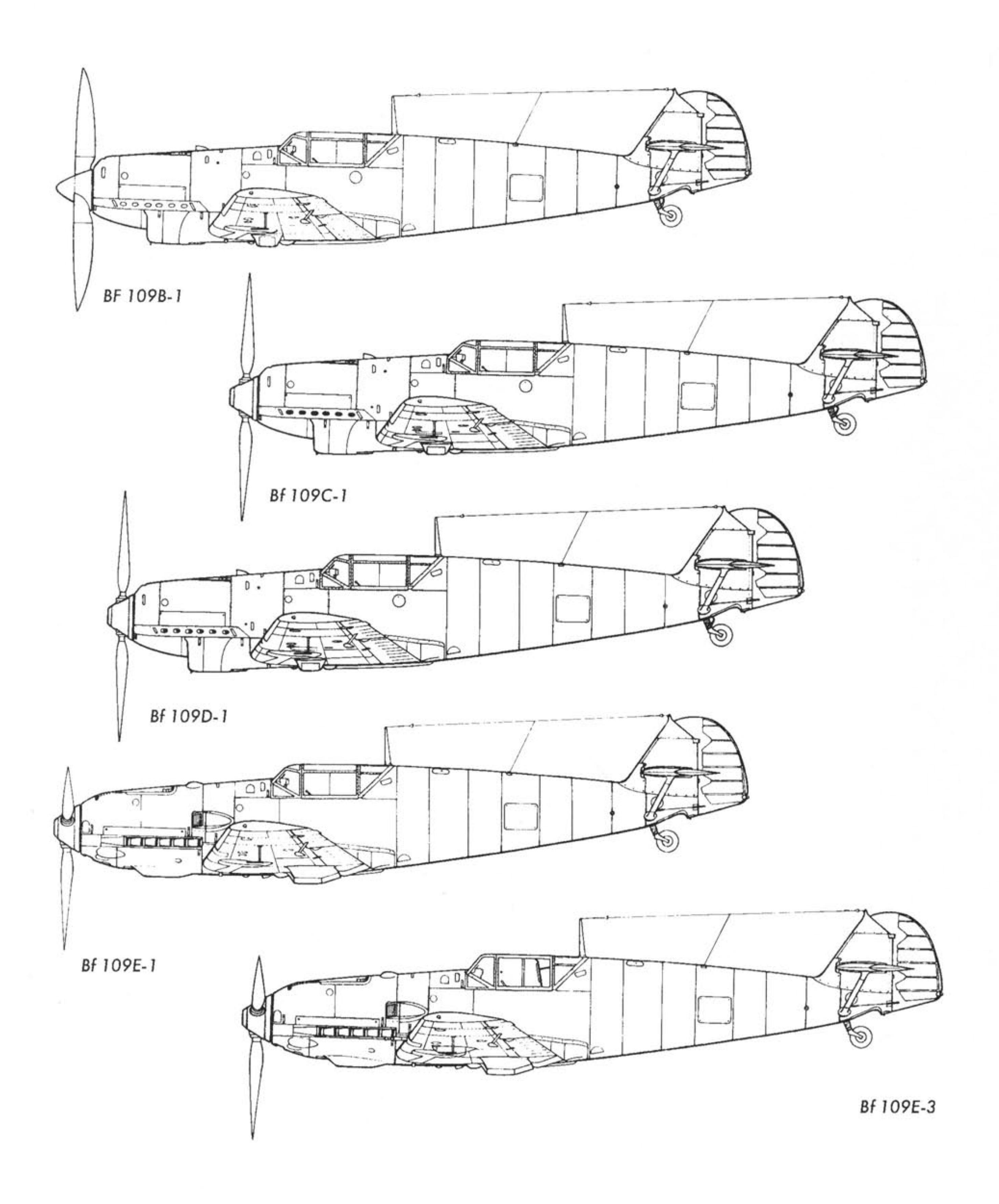
Примечание. В этот день в боевых подразделениях насчитывалось 517 FW 190 (381 исправный), причем наиболее сильная группировка последних из 309 истребителей (253 исправных) имелась в составе 3-го ВФ.

Максимальные скорости истребителей на советско-германском фронте в первом периоде Великой Отечественной войны (1940—1941 гг.)

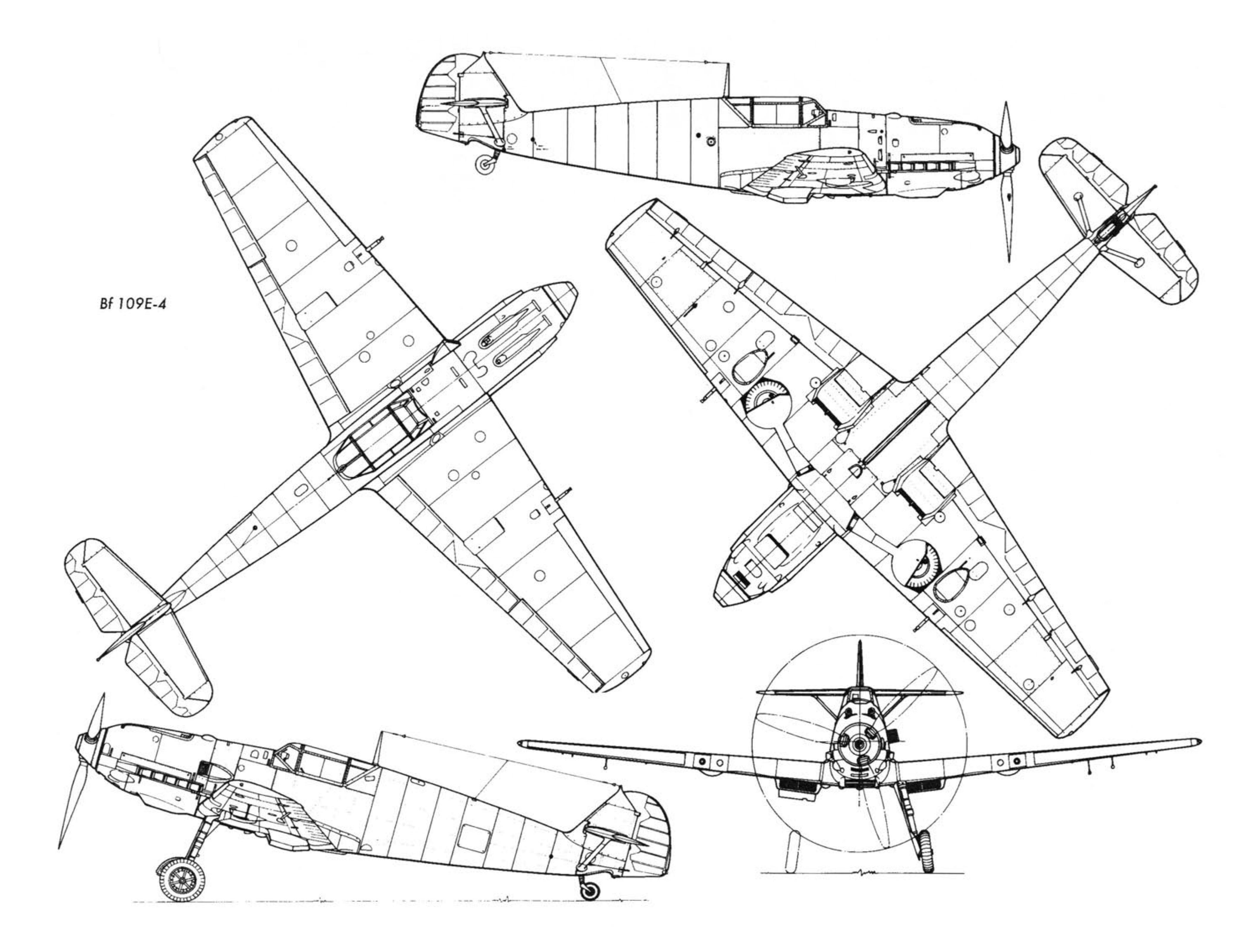
Максимальные скорости истребителей на Западном фронте в первом периоде Второй мировой войны (1940—1941 гг.)

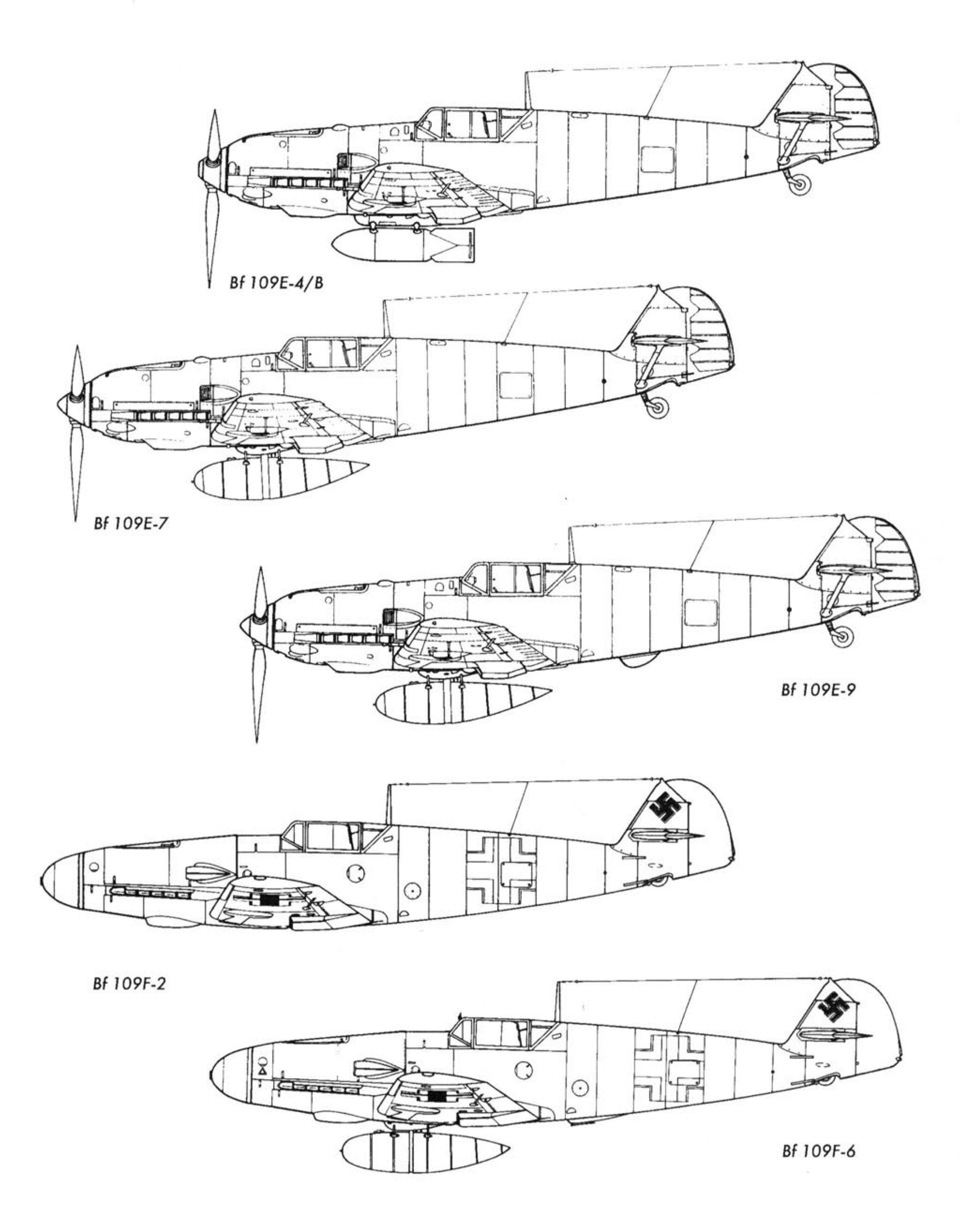
Максимальные скорости истребителей на советско-германском фронте в середине Великой Отечественной войны (1942—1943 гг.)

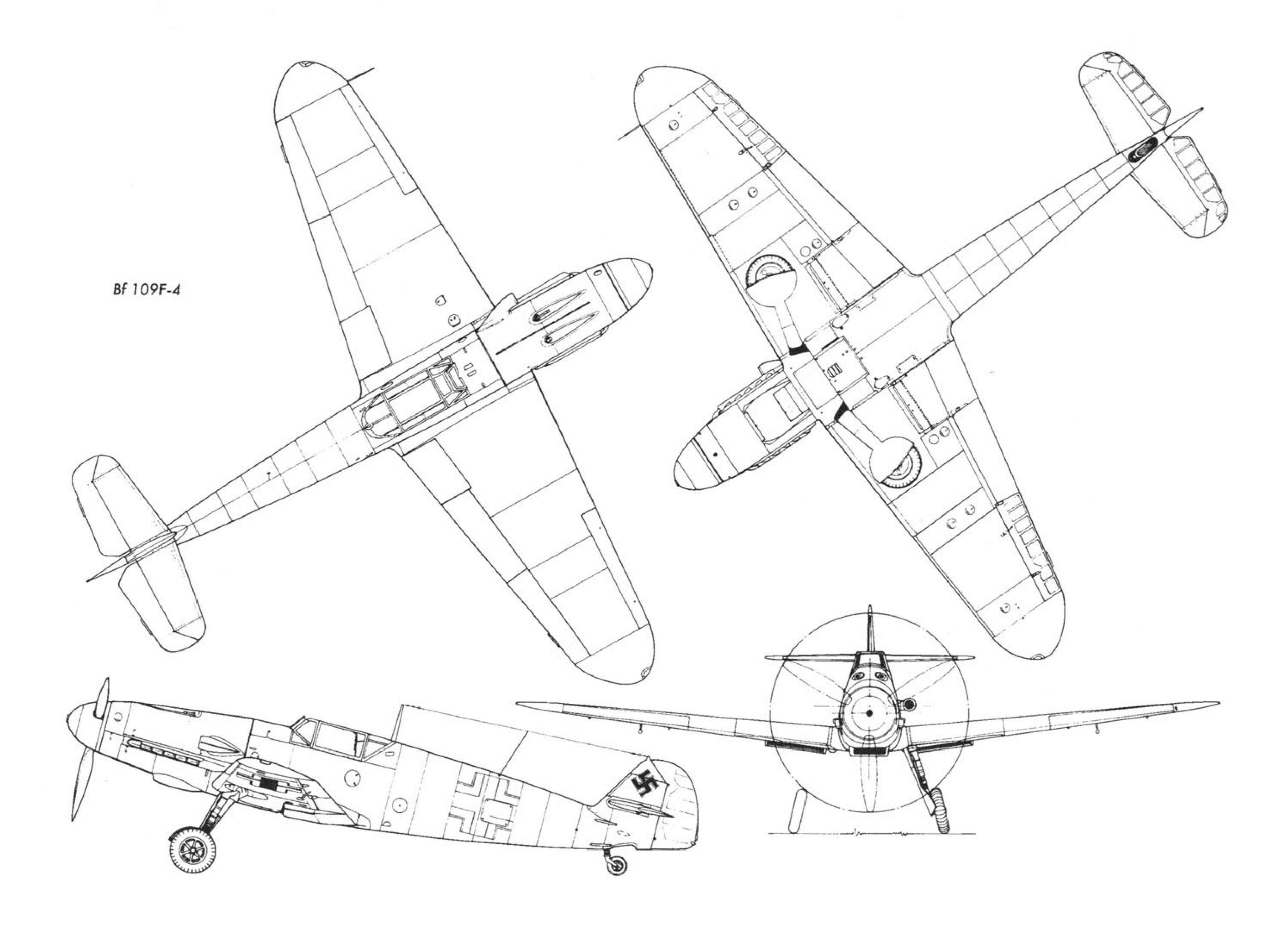
Максимальные скорости истребителей на Западном фронте в середине Второй мировой войны (1942—1943 гг.)

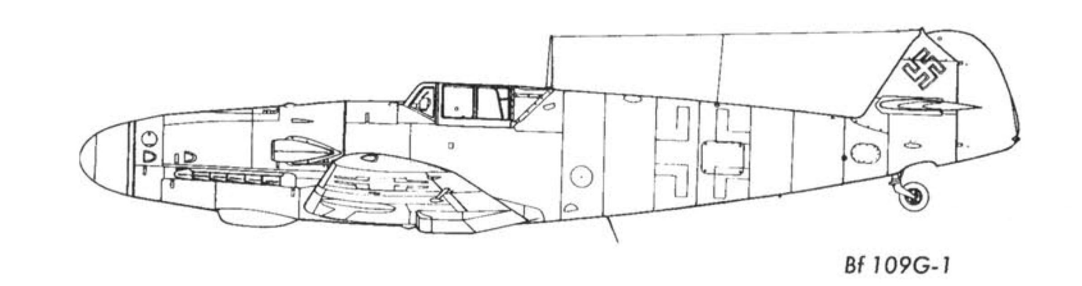


Bf 109B-1
Bf 109C-1
Bf 109D-1
Bf 109E-1
Bf 109E-3

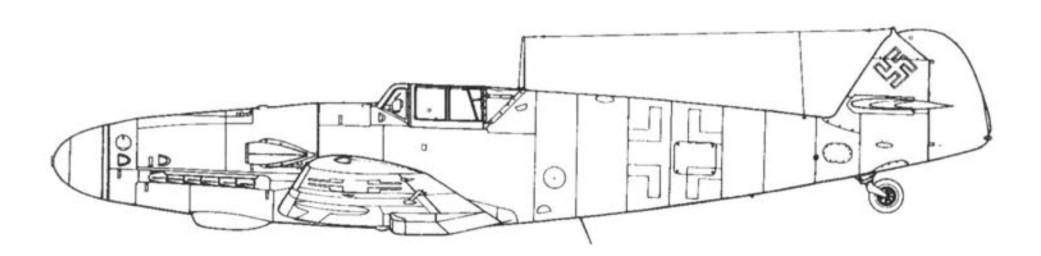

Bf 109E-4

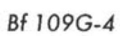

Bf 109E-4/B
Bf 109E-7
Bf 109E-9
Bf 109F-2
Bf 109F-6


Bf 109F-4

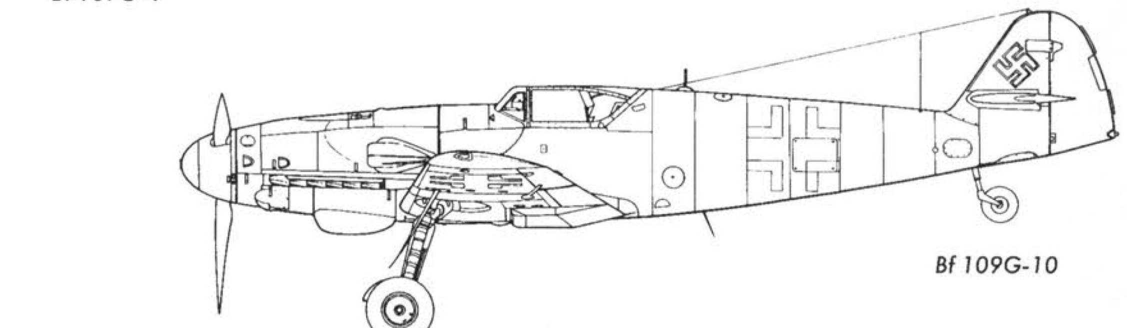


Bf 109G-1

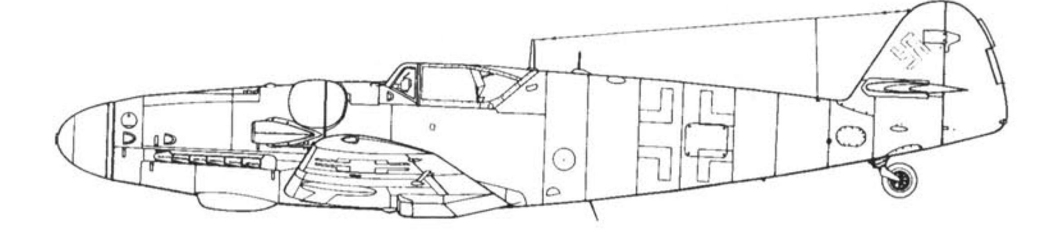


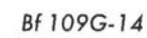


Bf 109G-4

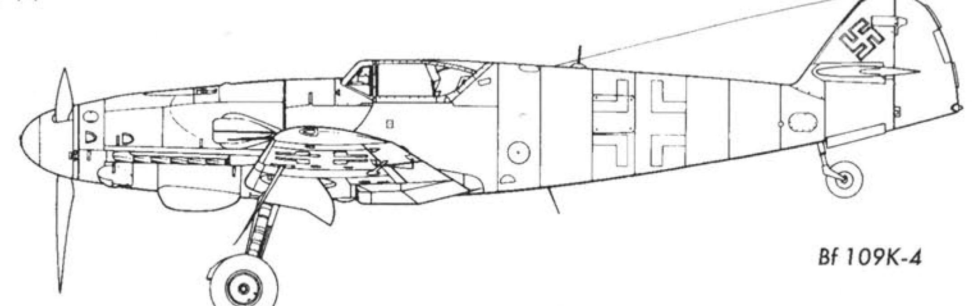


Bf 109G-10

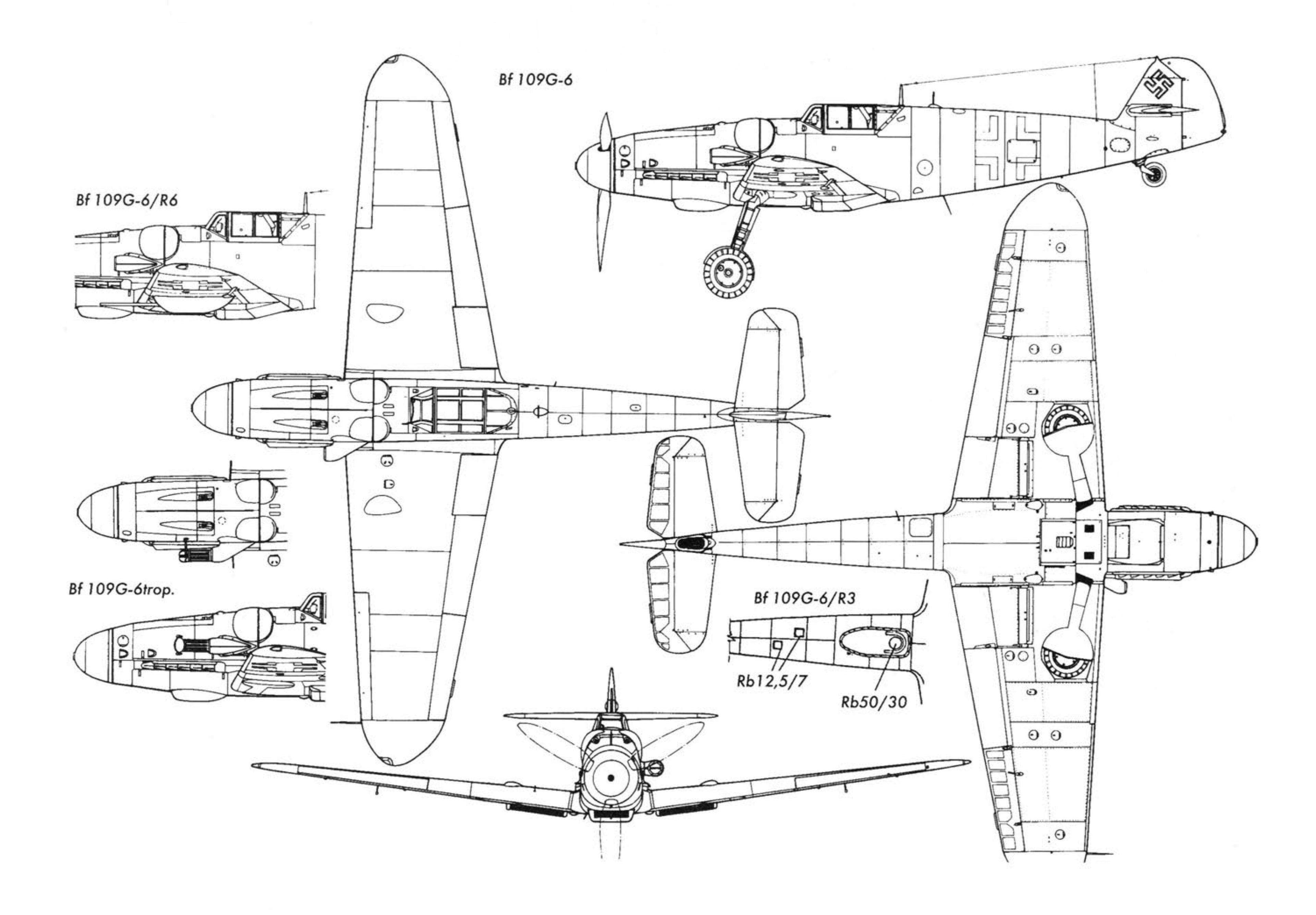




Bf 109G-14



Bf 109K-4



Bf 109G-6
Bf 109G-6/R6
Bf 109G-6trop.
Bf 109G-6/R3
Rb12,5/7
Rb50/30

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

Aders G., Held W. Jagdgeschwader 51 «Moelders». Stuttgart: 1973.
Armand van Isshoven. Messerschmitt Bf 109 at War. London: 1977.
Aero Detail 5. Messerschmitt Bf 109G. Tokio: 1992.
BA/MA RL 2 III/1185—1187. «Flugzeugunfaelle und Verluste den (fliegende) Verbaenden».
BA/MA RL 2 III/880—882. «Flugzeugbestand und Bewegungsmeldungen».
Барц К. Свастика в небе. Борьба и поражение германских военно-воздушных сил 1939—1945. Пер. с нем. М.: 2006.
Barbas B. Aircraft jf the Luftwaffe Fighter Aces. China: 1995.
Beaman J.R., Campbell J.L. Messerschmitt Bf 109 in action. Carrollton: 1980.
Bergstrom C., Pegg M. Jagdwaffe. S. 1—3, V. 1—4. Hersham: 2004.
Bernad D., Mujzer P., Hangya J. Horrido. Budapest: 1992.
Caldwell D. The JG26 war daily. Vol. 1, 2. London: 1996, 1998.
Cross R., Searborgh. Messercshmitt Bf 109 version B—E. London: 1972.
Дмитриев М.С., Mируц В.А., Павловский Л.М., Рутер Д.М. Немецкие самолеты. НИИ ВВС КА М.: 1944.
Fast N. Das Jagdgechwader 52. Bd. 3, 4. Bensberg: 1989, 1992.
Gordon Y., Khazanov D. Yakovlev's Piston-Engine Fighters. London: 2002.
Green W. Warplanes of the Third Reich. London: 1970.
Green W. Augsburg Eagle. London: 1971.
Kosin R. Die Entwicklung der deutshen Jagdflugzeuge. Koblenz: 1983.
Латыпов К.К. Витязи крылатые. Уфа: 1995.
Mombeek E., Smith J.R., Creek J.E. Jagdwaffe. Vol. 1—3. London: 2000—2006.
Murray W. Luftwaffe. Strategy for Defeat. Baltimore: 1985.
Немецкий истребитель Ме-109Г-2. М., НИИ ВВС КА: 1943.
Novarra H.J. Die 109. Gesamtentwicklung eines legendaeren Flugzeugs. Stuttgart: 1986.
Obermaier E. Die Ritterkreuztrager der Luftwaffe. Bd. 1. Mainz: 1966.
Prien J. Pik As. Geschichte des Jagdgechwaders 53. Teil 1—3. Hamburg: 1989—1992.
Prien J. Einsatz des Jagdgechwader 77 von 1939 bis 1945. Teil 2, 3. Hamburg: 1993, 1996.
Prien J., Stemmer G. Messercshmitt Bf 109 im Einsatz beim Stab und I/Jagdgeschwader 3. Eutin: 1998.
Prien J., Stemmer G. Messercshmitt Bf 109 im Einsatz bei der II/Jagdgeschwader 3. Eutin: 1997.
Prien J., Stemmer G. Messercshmitt Bf 109 im Einsatz bei der III/Jagdgeschwader 3. Eutin: 1996.
Prien J., Rodeike. Jagdgeschwader 1 und 11. Bd. 1—3. Eutin: 1994—1996.
Соболев Д.А., Хазанов Д.Б. Немецкий след в истории отечественной авиации. М.: 2000.
Scutts J. Jagdgeschwader 54 «Gruenherz». Shrewsbury: 1992.
Smith J.R., Kay A.L. German aircraft of the Second World War. London: 1972.
The Rise and Fall of the German Air Force 1933—1945. London: 1983.
Фирсов А.А. Мессершмитт Bf 109. Москва: 2001.
Хазанов Д.Б. Неизвестная битва в небе Москвы. Контрнаступление. М.: 2001.
Штайнхоф Й. «Мессершмитты» над Сицилией. Поражение Люфтваффе на Средиземном море. Пер. с нем. М.: 2005.
Vajda F.A., Dancey P. German Aircraft industry and Production 1933—1945. Shrewsbury: 1998.
Weal J. Messershmitt Bf 109 Aces of the Russian Front. Welligborough: 2001.
Wood T., Gunston B. Hitler's Luftwaffe. London: 1977.

ФОТОИЛЛЮСТРАЦИИ

В книге использованы фотографии из Центрального архива кино-фотодокументов, Центрального архива Министерства обороны РФ, Центрального дома авиации и космонавтики, коллекций Н.Г. Бодрихина, Ю.Г. Минкевича, Г.Ф. Петрова и авторов

Александр Николаевич Медведь
Дмитрий Борисович Хазанов

Истребитель «Мессершмитт Bf 109». Германский «король воздуха»

Подготовка оригинал-макета — ООО «Коллекция»
Верстка и обработка фотографий — А. Мелихов
Редактор — И. Башнина



ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул.Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Интернет/Home page - www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) - **info@eksmo.ru**

Подписано в печать 12.03.2008.
Формат 84x108 1/16. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 23,52. Тираж 3500 экз.
Зак. № 8453.

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО "Тверской полиграфический комбинат". 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru





Самый известный самолет гитлеровских ВВС, истребитель Bf 109 по массовости уступал только советскому штурмовику Ил-2. С первых и до последних дней Второй мировой войны это был наиболее распространенный тип германского самолета. С машиной Вилли Мессершмитта связаны самые крупные успехи истребительной авиации Люфтваффе, именно на Ме-109 сражалось большинство известных асов, хотя он также применялся и в качестве ближнего и дальнего разведчиков, истребителя-бомбардировщика и штурмовика.

Созданный в середине 1930-х годов немецкий истребитель Bf 109 вобрал в себя новейшие на тот момент достижения в области аэродинамики и машиностроения, что сделало его, пожалуй, самым знаменитым самолетом Второй мировой войны. Начав свою боевую карьеру в конце 1936 года, этот самолет оставался на вооружении Люфтваффе до конца войны, будучи основным истребителем германских ВВС и одним из самых грозных противников авиации стран антигитлеровской коалиции. Более того, боевая карьера «Мессершмитта» продолжалась и в послевоенные годы...

ISBN 978-5-699-20925-5





